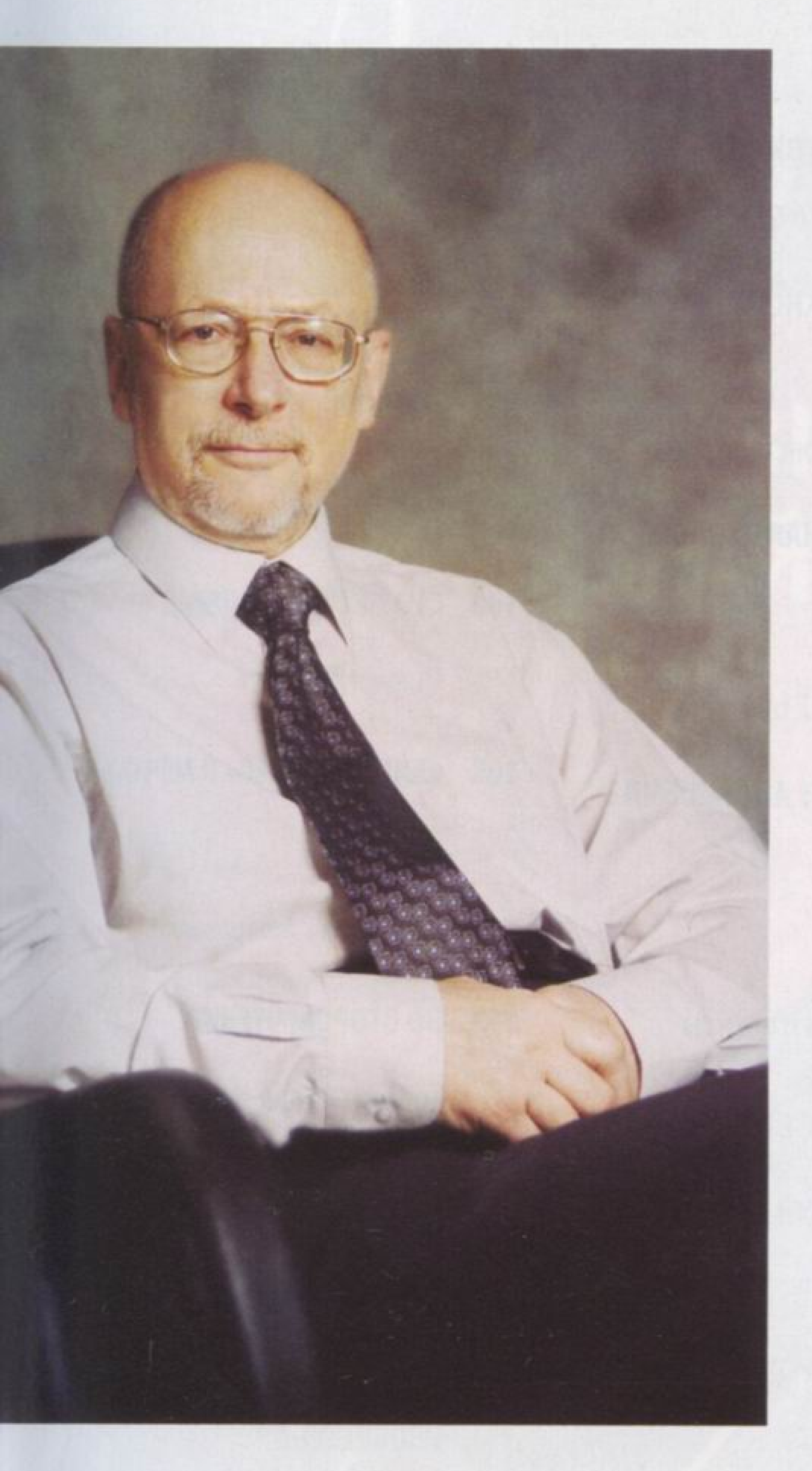


УКРАИНА
№2 (23) ФЕВРАЛЬ 2007
Обзор отличный!
За рулем
Journal-plaza.net
OOMSTER 16
ВЫБРАТЬ УДОБНУЮ ФОРМУ
ТЕХНИКА 108
«АЛЬФА-РОМЕО» В МЕЧТАХ И НАЯВУ
ЭКОНОМИКА 74
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ИЗ ГРЯЗИ
СТРАХОВАНИЕ 140
ДОВЕРЯЯ, ПРОВЕРЯЙ!
ЗИМНИЙ ВЫЕЗД НА ДАЧУ
КЛУБ 142
07002
4 820046 700445


Tucson ЦІНА: 135 300 грн.
ДВИГУН: 2.0 DOHC CVVT; 4 WD LOCK; 142 к.с.
КОМПЛЕКТАЦІЯ: дві подушки безпеки; сигналізація; клімат-контроль; підігрів сидінь; ESP (система стабілізації); повний електропакет; бортовий комп'ютер; ABS+EBD; центральний замок; імобілайзер; радіо + касета + CD + MP3; 6 динаміків; литі диски.
5 років гарантії
TUCSON
Коли високий просвіт долає перешкоди...
ТАКИЙ НЕТЕРПЛЯЧИЙ
Drive your way™
НАТУРА HYUNDAI
www.hyundai.com.ua



Ездить с умом

Народная любимица Руслана Писанка, участвуя в нашем тест-драйве (УЗР, 2007, № 1), просила передать читателям: «Не экономьте на безопасности!» Мы решили сделать этот призыв темой отдельного разговора.

Современные дорогие автомобили буквально нафаршированы системами активной и пассивной безопасности: ABS, ESP, EBD и т.д., плюс подушки... Чем скромнее машина, тем меньше этих систем, а владельцы «нашемарок» вообще довольствуются ремнями. Получается, кто богаче – у того больше шансов уцелеть на дороге? Чисто логически это так. Но многие наши водители испытывают острый дефицит логики и чувства самосохранения, поэтому на деле сплошь и рядом выходит иначе.

Возьмите инструкцию к современной иномарке: при описании систем безопасности производитель подчеркивает, что полагаться на них можно в разумных пределах. Но кто же читает эти нудные инструкции? Да и вообще тормоза, как известно, придумал трус. Кстати, кто бы помог отключить электронное ограничение скорости? 250 – маловато...

В технике есть понятие «защита от дурака». Предусмотрена она и в автомобилях. Но японский или немецкий дурак отличается от родимого примерно так же, как отличаются дороги там и здесь. К нашим дорогам иномарки коекак пытаются адаптировать. К нашим дуракам даже не пытаются – бесполезно!

К чему я веду? А к тому, что если ездить с умом, то и на «бюджетном» автомобиле риск будет минимальным. Главное – не экономить на шинах: не доводить их до облысения и менять по сезону. А еще не забывать пристегиваться ремнями и включать в сумерках и в непогоду ближний свет – это вообще не требует расходов. Вы соблюдаете эти простые заповеди? Если да, поздравляю от имени редакции!

На Западе обязательна езда с ближним светом в зимние месяцы, а то и круглый год. Тебе и без него хорошо видно из-за руля? О'кэй, но не забывай, что и другие должны тебя ясно видеть, причем издалека. В Украине в начале 90-х ГАИ попыталась ввести это правило. Оно продержалось меньше двух недель: многие водители жаловались, что забывают выключить фары и «садят» аккумуляторы... Не пора ли попробовать еще раз? А вдруг поумнели?

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ,
главный редактор УЗР

УКРАИНА №2 2007 Обзор отличный!
За рулем

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ
ООО «За рулем – Украина»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Анатолий Бурбеза

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Леонид Сапожников

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР
Елена Кузьмина

СПЕЦПРОЕКТЫ
Ярослав Московка (зав. отд.)

ОФОРМЛЕНИЕ
Александр Омельченко (дизайн и верстка)
Сергей Торгалов (фото)

ОТДЕЛ РАСПРОСТРАНЕНИЯ
Эдуард Фроленков
Алексей Зорин
Телефон (044) 537 67 28

ОТДЕЛ МАРКЕТИНГА
Тимур Зыбин

РЕКЛАМНАЯ ГРУППА
Наталья Пащенко (директор РГ «Теленеделя»)
Наталья Чуракова (руководитель департамента рекламы журнала «Украина ЗА РУЛЕМ»)
Адрес: 04071, Киев, ул. Хорива, 1/2
Телефон/факс: (044) 494 39 74 (многоканальный), 463 78 06
E-mail: nataly@a-tvweek.com.ua

Формат 207x270 мм


Цветоделение "Новый Друк"
Отпечатано: ООО "Новый Друк"
Киев, ул. Магнитогорская, 1
тел./факс: (044) 451-48-10, 451-48-04
Заказ №3121

Выходит один раз в месяц
Тираж 30 000 экз.

Цена договорная

Подписной индекс 91700

Адрес учредителя, издателя и редакции:
04080, Киев, ул. Викентия Хвойко, 21
Телефон/факс: (044) 537 67 28 (многоканальный)
E-mail: info@uzr.com.ua, editor@uzr.com.ua

Журнал зарегистрирован Государственным комитетом по телевидению и радиовещанию Украины.
Регистрационное свидетельство КВ №9717 от 28.03.05.

Журнал печатается с разрешения ОАО «За рулем» (Россия).

УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Валерий Пушков

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Игорь Твердунов, Антон Чуйкин

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07.
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
В подготовке номера использованы материалы, предоставленные ООО «Издательство «За рулем».

СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «УКРАИНА ЗА РУЛЕМ» №2 2007








56 64
83 146

*Грузовик.



Гражданин мира

Очередной «Мицубиси-Лансер» дебютировал в январе на автосалоне NAIAS-2007 в Детройте.

«Лансер» знают во всем мире вот уже 35 лет. Новое поколение обещает стать эпохальным: во-первых, «Мицубиси» решила поменять имидж машины и именует ее теперь не иначе, как «спорт-седан». Во-вторых, «Лансер» создан в рамках «Глобального проекта», позволяющего упростить выпуск специфических комплектаций для разных рынков. В нем, помимо «Мицубиси», участвуют «Пежо-Ситроен» и «Даймлер-Крайслер». Последний совместно с «Хёндай» разработает еще и семейство «мировых» двигателей.

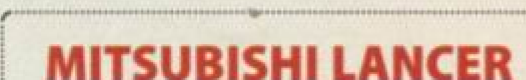
Пока в нашем распоряжении информация о «Лансере» для рынка Северной Америки. Машина длиннее, шире и выше предшественника на 35, 65 и 60 мм соответственно, колесная база также выросла на 35 мм. Под капотом 2-литровый бензиновый мотор серии MIVEC, знакомый по «Доджу-Калибр». В паре с ним работают 5-ступенчатая механическая трансмиссия или вариатор Sportronic с подрулевыми переключателями шести виртуальных передач.

Европейская машина должна выйти на рынок к середине 2007 года; известно, что для нее предложат пять двигателей. В их числе 2-литровый 140-сильный турбодизель «Фольксваген», который уже устанавливают на «Грандис» и «Аутлендер», а также 1,5-литровый 110-сильный бензиновый мотор.

Естественно, со временем появится и знаменитая серия «Эволюшн», которую, вероятно, оборудуют 2-литровым турбомотором мощностью 300 «лошадей». Но и без самой мощной версии у «Лансера» неплохие шансы обратить на себя внимание покупателей. Хотя бы тем, что над ним работало столько концернов!

MITSUBISHI LANCER

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1998 см^3; мощность – 115 кВт/156 л.с.
- **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая или бесступенчатый вариатор.
- **Кузов:** 5-местный 4-дверный; база – 2635 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4570х1490х1760 мм.



ГАИ и Shell – детям



16 января в Киеве, в Украинском доме, прошла презентация программы безопасного поведения детей на дорогах. Эта программа, разработанная ГАИ и специалистами органов просвещения при поддержке компании Shell, рассчитана на школьников в возрасте 10–13 лет. Ее цель – информировать детей о правильном поведении на дороге и о конкретных опасных местах в их районе. Для старта программы выбран Святошинский район столицы, лидирующий по количеству школ.

Подобные программы уже реализовывались в ряде стран, в том числе в России. В Москве это помогло вдвое уменьшить детский травматизм на дорогах.

Рекордный год «АвтоКрАЗа»

В 2006 году Кременчугский автозавод произвел 3486 большегрузных автомобилей, – это рекордный показатель за последние 10 лет. Более 40% из них имеют двигатель, отвечающий требованиям Евро II.

В общем выпуске автомобилей доля самосвалов составила около 56%. Наибольшим спросом у строителей и предприятий добывающей промышленности пользовался самосвал КрАЗ-65055 «Прораб»: его производство увеличилось по сравнению с 2005 годом в четыре раза – до 1036 единиц.

Холдинговая компания «АвтоКрАЗ» продала в 2006 году 4008 автомобилей КрАЗ, из них 1141 на украинском рынке и 1418 – на российском. 319 КрАЗов были поставлены в Грузию, 181 – в Казахстан и 125 – Азербайджан. КрАЗы вернулись в Анголу, Бирму, Болгарию, Саудовскую Аравию, вышли на рынки Ганы и Либерии, упрочили свои позиции в Египте, Монголии, ОАЭ, Судане, Сирии, Пакистане, Алжире и других странах.

Война на дорогах: итоги-2006

Подведены итоги аварийности на дорогах Украины в 2006 году.

Можно считать определенным достижением, что, несмотря на рост автопарка страны, ситуация не ухудшилась по сравнению с 2005-м годом. В этом, бесспорно, большая заслуга Госавтоинспекции. Спасибо ей. Но радоваться нечему: на наших дорогах продолжается необъявленная война, в которой за 12 месяцев погибло и ранено более 62 тысяч человек. С кем воюем? А сами с собой: с собственным разгильдяйством, безответственностью, самонадеянностью, которые сплошь и рядом берут верх над уважением к закону и здравым смыслом.



СТАТИСТИКА ДТП

	Кол-во	Погибло, чел.	Травмировано, чел.
В целом по Украине	45 482	6 867	55 571
В 2005 году	46 485	7 229	55 999
Изменение к 2005 году, %	-2,2	-5,0	-0,7
В том числе по Киеву	3288	333	3941
В 2005 году	3357	339	3975
Изменение к 2005 году, %	-2,05	-1,77	-0,86

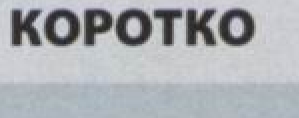
КОРОТКО

■ В 2006 году Госпотребстандарт Украины проверил 37,2 млн. литров нефтепродуктов и снял с реализации 4,6 млн. литров. Из них более 40 % не имели необходимой информации о товаре, около 35% продавались без документов, удостоверяющих качество и безопасность, а 25% не соответствовали стандартам и нормативам. Нарушения такого рода обнаружены на 1268 АЗС из проверенных 1770.

■ Минтранс Украины работает над тем, чтобы в ближайшее время создать консорциум для строительства в стране сети автобанов, заявил министр Николай Рудьковский. Общая стоимость проектов по созданию этой сети – 15 миллиардов долларов. По словам министра, украинская сторона ведет переговоры с Францией относительно создания такого консорциума, поскольку «авторитет французских компаний по строительству и эксплуатации дорог в Европе самый высокий: у них достаточно опыта и средств».

■ В Киеве согласно официальным данным райпарксервисов существует 210 парковок на 7850 машиномест. Однако после инвентаризации обнаружилось, что на самом деле машиномест в 2,5 раза больше. Кроме того, лишь 20% парковок имеют законные документы на соответствующие земельные участки. «Все остальное – это фактически самозахват», – сказала на пресс-конференции замупредседателя Киевской городской государственной администрации Ирэна Кильчицкая. По ее словам, ежемесячно бюджет столицы получает от всех стоянок и парковок около 3 млн гривен – в семь раз меньше того, что могло бы поступать.





Свежее дыхание

В Детройте фирма КИА сыграла «Рондо».

Корейская компания вознамерилась перевернуть представления американцев о мини-вэне. Вице-президент Лен Хант заявил: «Мы расширяем модельную гамму. Учитывая нынешний уровень комфорта и ездовых свойств КИА, мы ожидаем наплыва новых покупателей». Слова Ханта подкреплены вэном «Рондо» – несколькими месяцами ранее он был представлен в Европе под именем «Каренс».

Семиместный автомобиль, как утверждают, просторнее ближайшего конкурента – «Мазды-5». Сиденья двух задних рядов, складываясь, образуют ровный пол. В богатой комплектации у водительского сиденья шесть электрических регулировок, у пассажирского – четыре, салон отделан кожей, в 315-ваттной аудиосистеме – 10 динамиков.

Силовые агрегаты и трансмиссия заимствованы у седана «Оптима»: 2,4-литровая «четверка» и 2,7-литровая «шестерка» мощностью 164 и 185 л.с. соответственно; коробки – только автоматические (европейский аналог оснащают 2-литровыми моторами – турбодизелем (140 л.с.) или бензиновым (144 л.с.) в сочетании с 5- и 6-ступенчатой «механикой», а также «автоматом»). Уже в базовой версии «Рондо» снабжают шестью подушками безопасности, передними активными подголовниками, системой контроля давления в шинах. Гарантия на отдельные узлы и агрегаты «КИА-Рондо» составляет 100 тыс. миль или 10 лет. А стоит машина от 16 400 долларов. Не случайно КИА в Америке успешно продают целых… 630 дилеров.

KIA RONDO

Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х2656 см³; мощность – 136 кВт/185 л.с.

Трансмиссия: переднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

Кузов: 5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4546х1821х1651 мм.

Расход топлива: в городском и пригородном циклах – 11,7 и 8,7 л/100 км.

SIA готовится к новоселью

15-й Международный автосалон SIA'2007 пройдет в Киеве с 23 по 27 мая. В этом году моторшоу, организуемое компанией «Автоэкспо», проводится под эгидой Всемирной организации производителей автомобилей (OICA). К своему юбилею SIA получил долгожданный подарок в виде нового «места жительства»: он переедет в Международный выставочный центр на Броварском проспекте, 15 (метро «Левобережная»). Этот экспоцентр располагает тремя современными павильонами общей площадью 68 тыс. кв. м, а также открытыми площадками для размещения крупногабаритной техники и проведения тест-драйвов. Новые павильоны гораздо просторнее помещений бывшей ВДНХ и располагают необходимым современным оборудованием, которое оценят не только участники, но и посетители SIA'2007.

Выставка будет большой, насыщенной и оживленной – уже сейчас заявки на участие в ней подали компании, представляющие бренды ЗАЗ, ВАЗ, Cadillac, Chery, Chevrolet, Chrysler, Dadi, Daewoo, Dodge, Hyundai, Jeep, Kia, Landmark, Mercedes-Benz, Opel, Subaru. Традиционно в рамках SIA пройдет Международная выставка старинных, классических и тюнингованных автомобилей «АвтоЭксклюзив». За несколько дней до открытия автосалона состоится его презентация в центре Киева с парадом автомобилей-участников на Крещатике.

КОРОТКО

■ На автотрассе Киев–Ха ков в районе села Копыл «Укравтодор» ввел в эксп атацию новую транспорт ную развязку – часть объ ездной дороги вокруг По тавы. Прежде в этом мест был напряженный перек сток, через который в су проходило более 20 тыс. томобилей.

Ввод новой развязки много уменьшит поток транзитного автотрансп та через Полтаву, повыси безопасность движения улучшит экологию окруж ющей среды.

■ «Форд» продемонстри вал обновленный «C-ma Именно так, без слова « кус», теперь называется этот мини-вэн. Он перен черты динамичного, как верждает реклама, «кине ческого» дизайна модели S-max. Помимо внешност компания обещает серье но переработать интерье а также добавить вэну « жество новых функций». ких? Узнаем в конце лета когда автомобиль выйде на украинский рынок.

■ Американское издание AutoWeek предложило ч тателям назвать наиболе перспективный «зеленый двигатель. Чаще всего уп минали «чистый дизель» (40,1%), немного уступил ему водородный мотор (36,2%). Гибриды и двига ли на биотопливе Е-85 ус раивают лишь чуть более 10% опрошенных. Всего проголосовало около 3 т сяч человек.

Обгоняя время



Новую «Шкоду-Фабия» представят широкой публике в марте на автосалоне в Женеве.

При общем консервативном подходе в дизайне второго поколения заметны мотивы «Румстера». Опыт, приобретенный при его создании, помог разработчикам «младшей сестры» увеличить объем багажника на 40 л, сохранив практически прежними ширину и высоту автомобиля; он лишь удлинился на 22 мм, да и те пришлись на передний бампер!

Новая «Фабия» прирастает комфортом и моторами. На выбор предлагают один из семи двигателей, в том числе три дизельных. Диапазон мощности при этом довольно узкий – от 60 до 105 л.с.

В списке опций появилась 6-ступенчатая автоматическая коробка передач и фильтры сажи.

Подушки безопасности защищают головы пассажиров не только переднего, но и заднего ряда, а для крепления детского кресла предназначен так называемый Top Tether – дополнительный поперечный ремень вверху.

Комфорт седокам обеспечит автоматическая система «Климатроник», меломаны оценят возможность подключения к аудиосистеме MP3-плеера, болтунам понравится возможность пользоваться мобильными телефонами с системой «Блю-туз».

SKODA FABIA

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1390 см^3; мощность – 63 кВт/86 л.с. при 5500 об/мин.

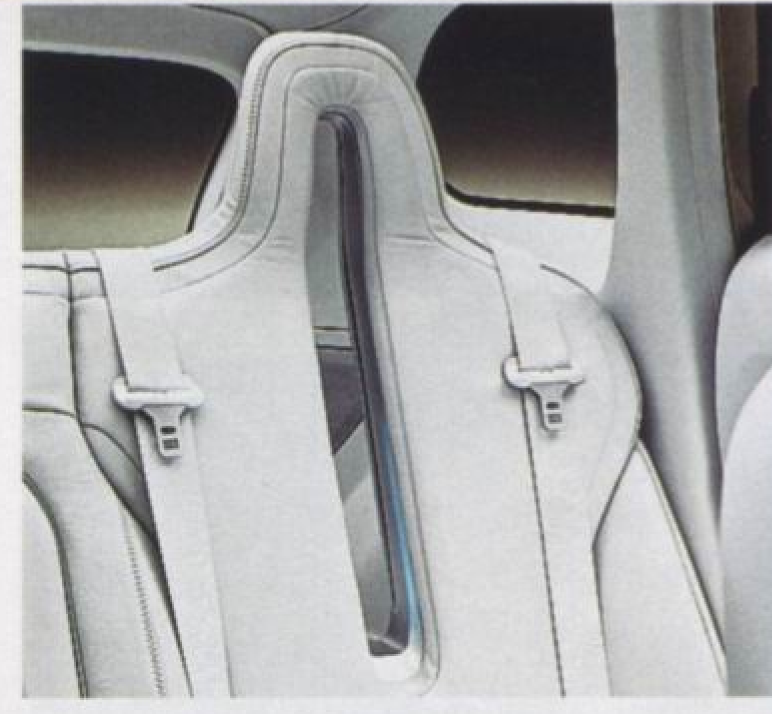
■ **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5-местный 5-дверный; габарит (длина x ширина x высота) – 3992x1642x1498 мм; объем багажника – 300/1163 л.



Больше хороших и разных

На Детройтском автосалоне «Вольво» показала предсерийный вариант компактного вседорожника XC60. На рынок новинка выйдет весной 2009 года и будет оснащена всей мыслимой сегодня электроникой. Пока отметим лишь две ее особенности. Верхняя и нижняя половинки пятой двери открываются независимо друг от друга в любой последовательности, а спинки всех сидений имеют широкую вертикальную прорезь снизу доверху, что улучшает обзорность назад и… удобно для любительниц «конского хвоста».





КОРОТКО

■ В 2006 году на ЗАО «ЗАЗ» было произведено 193 113 автомобилей – на 30% больше, чем в 2005-м. Первые пять мест в этом объеме заняли «Ланос» (40 873 машины), «Сенс» (22 178), «Славута» (18 793), ВАЗ-21099 (15 606) и ВАЗ-21093 (8502). Автомобилей «Таврия» выпущено 8564, «Таврия-пикап» – 3892.

Завод «Еврокар» в Соломоново (Закарпатье) выпустил в 2006 году 21 390 автомобилей (для сравнения: в 2005-м – 11 193). Доля брендов «Шкода», «Фольксваген» и СЕАТ составила соответственно 19 063, 2014 и 313 машин. Среди «шкод» лидер по объему выпуска – «Фабия» (30%), среди «фольксвагенов» – «Пассат» (48%), среди СЕАТов – «Леон» (57%).

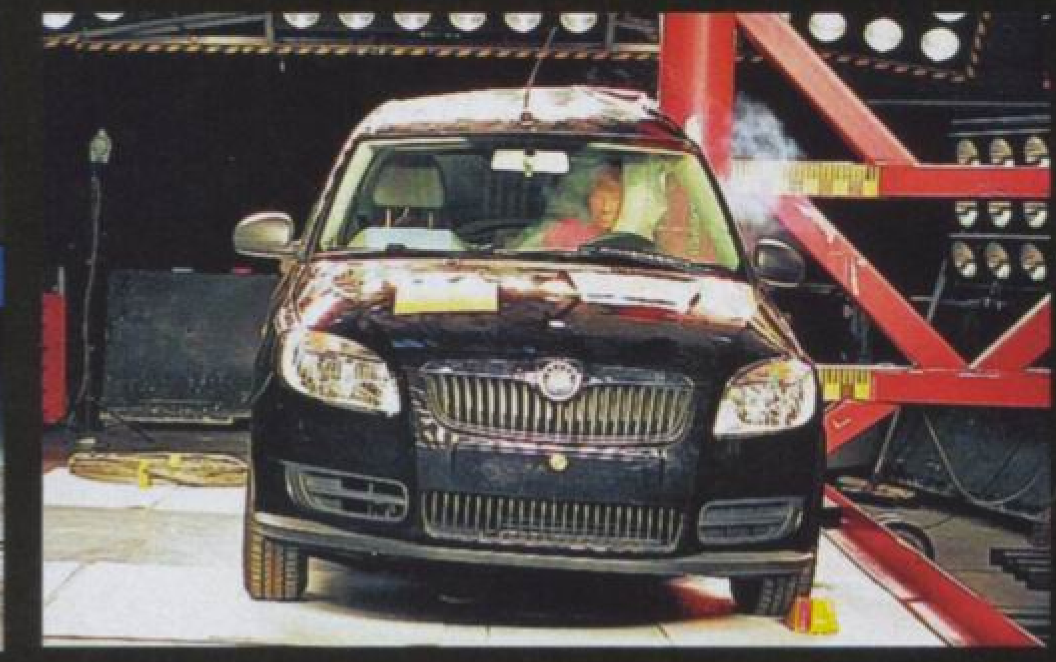
А Кременчугский автосборочный завод (КрАСЗ) собрал в минувшем году 19 406 автомобилей. 90% этого количества – ВАЗовские модели, в том числе новые для завода универсалы ВАЗ-21112, ВАЗ-21114 и 5-дверный хэтчбек ВАЗ-21124. В декабре КрАСЗ начал выпускать обновленную версию корейского вседорожника «Саньён-Рекстон II».

■ В свое время руль с неподвижной ступицей в «Ситроене-С4» наделал немало шума. Теперь фирма TRW предлагает аналогичное решение всем желающим автопроизводителям, утверждая, что серьезных переделок машины не потребуется. Главным преимуществом новинки назван асимметричный эйрбег, лучше защищающий водителя, особенно в автомобилях с сильно наклоненными передними стойками при косфронтальном ударе.

Отличники EURONCAP

Сразу четыре новые модели – «Тойота-Аурис», «Шкода-Румстер», «Хёндай-Санта Фе» и «КИА-Маджентис» получили по пять звезд в ходе крэш-тестов по программе EuroNCAP. Первые две модели заработали максимально возможные оценки во всех номинациях. А вот «Санта Фе» недостаточно осторожно «отнеслась» к пешеходу – тут ее создателям есть еще над чем поработать.





Японский материализм

Пару лет назад трудно было предположить, что такие автомобили переплывут с Дальнего Востока в Старый Свет…

И все же это случилось: малышка «Дайхатсу-Материя» официально выходит на европейский рынок! Круто ниспадающий задок, круто вздымающаяся вверх мордочка, в общем, слово «круто» – то самое, которое авторы «Материи» хотели бы слышать в свой адрес как можно чаще. Внутренний объем автомобильчика организован на удивление гибко: заднее сиденье можно сдвинуть на 160 мм вперед или назад, смотря по тому, нужно ли вам разместить сзади поклажу (около трети кубометра) или хочется вытянуть ноги на отдыхе. Сложив его, увеличите объем багажника до кубометра, причем двухметровые лыжи не окажутся слишком длинными!

Мало того, эта штука еще и едет, притом быстро и уверенно – спасибо ESP и полному приводу (это, конечно, опции). А из основного списка – моторы рабочим объемом 1,3 и 1,5 л. Как вы полагаете, 103 л.с. для малышки массой в тонну достаточно? Во всяком случае, краснеть при старте от светофора не придется, а у бензоколонки можно будет изрядно сэкономить: на сотню требуется меньше 7 л бензина А-92.





DAIHATSU MATERIA

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1298 см^3; мощность – 67 кВт/91 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 120 Н·м при 4400 об/мин.

■ **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5-местный 5-дверный; база – 2540 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3800х1690х1635 мм; объем багажника – 294/1000 л; снаряженная масса – 1025 кг. Дорожный просвет – 150 мм. Шины – 185/55R15.

■ **Максимальная скорость:** 169 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,6 л/100 км.

КОРОТКО

■ Корпорация «УкрАвто» планирует приобрести контрольный пакет румынского завода DWAR – Daewoo Automobile Romania. Сейчас этот завод выпускает для запорожских и польских «ланосов» двигатели 1,5 и 1,6 л, а также коробки передач. DWAR может изготовлять до 240 тысяч силовых агрегатов в год. Кроме того, завод производит для внутреннего рынка автомобили Matiz, Nexia и Nubira (у нас – Lacetti).

■ ЗАО «Завод коммунального транспорта» (Львов) ведет переговоры с Румынией относительно поставки автобусов AeroLAZ для обслуживания аэропортов. Аналогов этой модели, по словам представителей завода, нет нигде в странах СНГ. Автобус имеет двери как с левой, так и с правой стороны, низкий пол, а также систему поднятия и опускания кузова.

■ В Черкассах городская власть нашла свой ключ к решению проблемы уличных пробок и «диких» парковок. Как сообщил мэр города Сергей Одарыч, в эксплуатацию будут приниматься только дома, имеющие подземные паркинги из расчета одно машиноместо на квартиру.

■ «Укравтодор» получит от швейцарской компании Credit Swisse кредит в размере 700 млн долларов. Эти средства должны быть использованы для достройки в 2007 году автобана Киев-Одесса. В частности, требуется построить более 200 транспортных развязок, чтобы ликвидировать на трассе перекрестки и пешеходные переходы.

Только тогда эта дорога может с полным правом считаться автомагистралью.



У нас бум, в Европе – затишье

В Украине в 2006 году продана 371 тыс. новых легковых автомобилей. Объем продаж вырос в 1,5 раза по сравнению с 2005 годом. В то же время в Евросоюзе, включая новых его членов, прирост рынка составил лишь 0,7% (продано 15 365 тыс. машин).

ДАННЫЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Концерн (компания)	Бренды	Объем продаж в 2006 г., тыс. шт.	Изменение к 2005 году,%
Volkswagen Group	Audi, VW, SEAT, Skoda	3112	+ 5,3
PSA	Peugeot, Citroen	2020	– 2,1
Ford	Ford, Volvo, Land Rover, Jaguar	1624	– 0,7
General Motors	Opel, Chevrolet, Vauxhall, SAAB, Cadillac	1585	– 2,7
Renault	Renault, Dacia	1324	– 11
FIAT	FIAT, Alfa Romeo, Lancia	1156	+ 16,9
DaimlerChrysler	Mercedes-Benz, Chrysler, Smart	922	+ 16,9
Toyota Group	Toyota, Lexus	897	+9,7
BMW	BMW, Mini	793	+1,8
Nissan Motor	Nissan	314	– 12,3
Hyundai Motor	Hyundai	299	– 5,7
Honda Motor	Honda	276	+7,1
Suzuki Motor	Suzuki	263	+ 8,9
Mazda Motor	Mazda	255	+ 8,9
Kia Motors	Kia	213	– 12,3
Mitsubishi Motors	Mitsubishi	132	– 7,7
MG Rover	Rover, MG	8	– 83,1
Другие производители	–	173	+ 21

Уже не медвежонок

«ФИАТ-Панда» с индексом 100HP заставит себя уважать, лихо разогнавшись до сотни менее чем за 10 с. Для этого потребовалось разместить в тесном подкапотном пространстве двигатель рабочим объемом 1,4 л. Версия ориентирована на молодежь. Кнопка «Спорт» на панели приборов делает руль острее, а отклик на педаль газа более «нервным». Максимальная скорость новинки – 185 км/ч.

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. ФЕВРАЛЬ

Дата	Название	Место
2 – 4	Autocasiao - 2007 6-й Национальный салон подержанных автомобилей	Португалия, Лиссабон
2 – 4	Bremen Classic Motorshow - 2007 Показ и продажа классических автомобилей	Германия, Бремен
9 – 11	Automobil - 2007 Автомобильная выставка - конференция	Германия, Фрайбург
10 – 11	Salon des Taxis - 2007 Выставка, посвященная водителям такси	Франция, Париж
15 – 18	Swiss-Moto - 2007 Швейцарская выставка мотоциклов и мотороллеров	Швейцария, Цюрих
24 февр. - 4 марта	Autosalon 2007	Германия, Нюрнберг
28 февр. - 5 марта	Exhibition - 2007 Все для мотоспорта	Венгрия, Будапешт
28 февр. - 4 марта	Motorrader - 2007 Международная выставка мотоциклов	Германия, Дортмунд

Боец и джентльмен

У английского автопрома есть еще порох, если он способен создавать супермодели, подобные «Бристолю-Файтер Т».

Как по-вашему, какой из серийных легковых автомобилей на сегодня самый мощный? «Бугатти-Вейрон» с его неправдоподобными 1001 л.с.? Ответ неверный – под капотом у «Бристоля-Файтер Т» на 11 «лошадок» больше. Электроника ограничивает его «максималку» на 360 км/ч. Иначе он, скорее всего, не поехал бы, а взлетел, разорвав шины в клочья. По части динамики задний привод не позволяет «Файтеру» тягаться с полноприводным «Вейроном». Такой вот парадокс – похвастаться можно лишь заявленными характеристиками, а утешиться почти вдвое меньшей ценой.

Двигатель знаком по «Доджу-Вайпер», но форсирован с помощью двух турбокомпрессоров с интеркулерами. Это позволило снять с литра рабочего объема 127 л.с. «Файтер» разгоняется до сотни на первой передаче и вместе с тем может ехать на шестой в режиме минимальных оборотов, развивая при этом 80 км/ч. Этот чисто английский автомобиль появится в продаже в сентябре.

BRISTOL FIGHTER T

■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 10x20x8262 см^3; мощность – 744 кВт/1012 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 1400 Н·м при 4500 об/мин.

■ **Трансмиссия:** заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ **Кузов:** 2-местный 2-дверный; база – 2750 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4420x1795x1345 мм; снаряженная масса – 1595 кг. Шины – 285/35R19 спереди, 335/35R19 – сзади.

■ **Максимальная скорость:** 360 км/ч; разгон до 100 км/ч – 3,5 с.

Видеть насквозь

Удивительный концепт покажет на Женевском автосалоне фирма «Ринспид». Ее «Экзасис» (eXasis) выполнен в прозрачном кузове. Компоновка, как вы сами можете видеть, заднемоторная, двухцилиндровый двигатель – рабочим объемом всего 750 см^3. При мощности мотора 150 л.с. на каждую из «лошадок» приходится лишь 5 кг «живого веса», а в бак можно заливать не бензин, а этанол.





FIAT DOBLO
1,4 л, 77 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка передач, комплектация Comfort, €14 804.

CHEVROLET TACUMA
1,6 л, 90 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка передач, базовая комплектация, $16 450.

SKODA ROOMSTER
1,4 л, 86 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка передач, комплектация Comfort.

Квадратные метры

Участники этого теста демонстрируют разные взгляды на практичный автомобиль. Как распорядились производители размерами высоких кузовов? «Жилплощадь» оценивает Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.

Прагматикам всегда хочется большего. Им подавай авто, на котором и детей в школу с комфортом отвезти, и провиант на месяц вперед закупить, и при необходимости погрузить что-нибудь намного крупнее портфеля. Производители в ответ предлагают практичные универсальные автомобили, столь же разные, сколь и цели, для которых они предназначены. Что выбрать: высокий универсал «Шкода-Румстер»? Небольшой мини-вэн «Шевроле-Такума»? Или грузопассажирский «ФИАТ-Добло»?

ИМЯ ОБЯЗЫВАЕТ

«Перед вами представитель отряда мини-вэнов и типичный образчик корейской автомобильной промышленности конца 90-х годов XX века. Пойдемте дальше, в следующем зале нас ждут более примечательные экспонаты», – если бы существовал Всемирный Музей Автомобильных Достижений, то «Такума» точно не блистала в центре экспозиции, а экскурсоводы вряд ли нашли для него больше слов. Модель появилась под маркой «Дэу», но вскоре обрела крест «Шевроле».

Признаться, марка «Шевроле» для меня ассоциируется с совсем другими машинами: иная внешность, иные звуки. Грозное стаккато 8-цилиндрового «Корвета», вседорожник «Тахо» ростом с автобус … Имя обязывает!

Увы, «Такума» схожа с заокеанскими однофамильцами разве что пластиком, которым даже популярные американские модели никогда не могли похвастать. Но больше всего салон «Такума» напомнил… «Шеви-Ниву». Те же аморфные обводы панели, бесформенные сиденья, посредственная подгонка деталей… «А что, разве есть на рынке мини-вэны дешевле? – урезонил меня коллега. – А еще, смотри, сзади полно места, сиденье вынимается полностью или по частям». Все верно, в этом «Такума» действительно даст фору многим. Но стоит перебраться на водительское место, понимаешь: аудитория ростом выше среднего для этой модели потеряна. Простор на заднем сиденье достигнут же-стким мерами: салазки пе редних кресел сдвинуты бли ко к рулю, поэтому при рос 181 см мне едва хватило ме та, чтобы устроиться ком фортно. Может, впечатлени изменятся на ходу?

Увы! Впервые севший «Такуму» водитель выгляди словно вчерашний выпускни автошколы: взгляд скошен н рычаг переключения переда



Представлен в 2001 году под именем «Дэу-Такума». После минимальных изменений переименован в «Шевроле-Такума» (на некоторых рынках – «Реццо»).

- **Двигатели:** бензиновые 1,6 л (105 л.с.) и 2,0 л (121 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат»
- **Комплектация:** два варианта.
- **Цена в Украине:** $16 450–19 150.

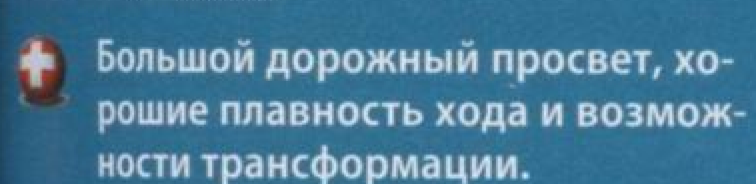


Интерьер «Шевроле» старомоден и скучен, даже несмотря на двухцветную отделку.



Сзади можно усесться и втроем, средняя часть сиденья двигается.

Остается только вынуть задние сиденья из салона, и объем багажника достигнет 1320 л.



Общая оценка **7,7**

CHEVROLET TACUMA – один из самых недорогих мини-вэнов на рынке. Расплата – устаревший дизайн и посредственные ездовые качества.



Большой дорожный просвет, хорошие плавность хода и возможности трансформации.

Низкая избирательность коробки, мала регулировка водительского сиденья по длине, неважная обзорность, скромная динамика.

а сжимающая его рука будто перемешивает борщ в кастрюле. Конечно, и к такой коробке постепенно привыкаешь, но езда приятнее не становится.

Решаем другую задачу: как разогнаться до 100 км/ч за обещанные 12,2 с? Есть подозрения, что значение взято дилерами у европейской версии, заявленная мощность которой на 17 сил больше. Нашей «Такуме» под капотом оставили 90. К сожалению, погода не позволила подтвердить догадку замером, но смело утверждаю – разгоном «Шевроле» не блещет. Он очень неспешный, несмотря на назойливый гул мотора. Двигатель мог бы сгладить впечатление тяговитостью (как-никак объем 1,6 л), но и этого не произошло. Пик крутящего момента приходится на 4200 об/мин, а тут уже и максимальная мощность недалеко – на тахометре 5000 об/мин. Дальше крутить мотор бессмысленно – он скисает, не дождавшись ограничителя, и, кстати, окончательно разрушает акустический комфорт.

Не любит «Такума» и крутых виражей. Если под колесами асфальт среднего качества, руль бьется в руках, передавая стуки и вибрации от рулевой рейки. Единственное, чем машина порадовала – плавностью хода. Для дальних неспешных поездок – в самый раз.

«Невеселая картина», – думал я, возвращаясь по подмосковным шоссе в город. Наконец, вырисовался образ покупателя «Такумы»: непривередливый, средних лет и среднего же достатка. Хозяйственный, неторопливый, экономный. И никогда даже не мечтавший о «Корвете» или «Тахо»…

ОТ «ДОБЛО» ДОБРА НЕ ИЩУТ?

Судьбу ФИАТа в Украине нельзя назвать безоблачной. По крайней мере, до последнего времени, когда фирма стала

приходить в себя после затяжного кризиса, а в нашей стране ее машинами в очередной раз решили заняться всерьез. «Добло» у нас уже продавали даже в «смутные времена». Но нынешняя машина не совсем та, что предлагали прежде. Модель поставляют в более мощной версии с мотором 1,4 л мощностью 77 л.с.

Когда смотришь на «Добло» сзади или в три четверти, отделаться от грузовых ассоциаций невозможно. Кстати, на родине среди почти трех десятков модификаций особенно популярны грузовые. У нас же доступны три комплектации пассажирской версии «Панорама».

Открываю дверь, прыгаю в салон: вполне симпатичная и оригинальная передняя панель, органы управления незатейливы, но расположены удобно. Ну что, за покупками? Разгон дается «Добло» не легче, чем «Такума», но управлять ФИАТом приятнее. Не в последнюю очередь благодаря короткоходному рычагу 5-ступенчатой коробки на «отливе» консоли.

Перед глазами огромное, почти вертикальное лобовое стекло, а между ним и потолком разместили удобную полку. Сидишь высоко, обстановку изучаешь через автобусные «уши» зеркал. Но первые претензии именно к обзорности. Доступ в багажник открывает двойная распашная дверь с разновеликими створками. В сырую погоду «Добло» забрасывает корму грязью, борется с которой единственный дворник на большей створке.

FIAT DOBLO

Автомобиль дебютировал на родине в 2000 году, в Украине продается в пассажирских версиях «Комби» и «Панорама».

- **Двигатель:** в Украине бензиновый 1,4 л (77 л.с.) и дизель 1,3 л (85 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Combi, Active, Family.
- **Цена в Украине:** €12 950–15 954.



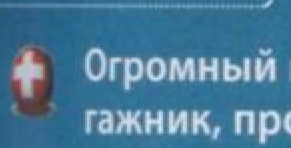
В чем не упрекнешь салон «Добло», так это в отсутствии интересных дизайнерских идей.



Задний диван ФИАТа – самый просторный, на нем спокойно умещаются трое взрослых.

Кажется, еще немного, и сюда можно вкатить «Оку»! Жаль, задние сиденья не демонтируются, а только складываются.

Общая оценка



7,9

FIAT DOBLO – в первую очередь развозная, а не семейная машина. Конструкция и эргономика выдают грузовую родословную.

Огромный и удобный багажник, просторный задний диван.



Отсутствие ABS, «грузовая управляемость», средняя плавность хода в незагруженном состоянии, специфическая эргономика.

По заявленной максимальной скорости ФИАТ уступает «Шевроле» почти 20 км/ч, но машина вполне комфортна и послушна вплоть до той же отметки, что и «Такума». Больше 130 км/ч (полигонный режим!) ехать неприятно. На разумных скоростях ветер лишь иногда качнет высоченный кузов, но с курса не сбивает. Главное – не сорвать «Добло» с траектории самому! Руль чувствительный, а отклики быстрые.

Значит, на ФИАТе можно ехать в дальнее путешествие? Лучше компанией: малозагруженную машину отличает посредственная плавность хода. Заглянули под днище: так и есть, задняя подвеска – рессорная. На быстрое прохождение поворотов вроде и рассчитывать не приходится. Но, если принять во внимание еще и высоту кузова, все не так плохо! ФИАТ демонстрирует классический переднеприводный характер, хоть и уплывает «под газом» наружу поворота довольно рано, а кузов изрядно кренится.

Минуточку, мы, кажется, собирались за покупками! Вот дисциплина, в которой «Добло» нет равных: огромный багажный отсек с ровным плоским полом, малой погрузочной высотой и распахивающимися на 180° дверями. Мечта дачника! Багажник нетрудно еще увеличить, откинув задний диван вперед, тогда в кузов влезает до 3 кубов груза.

Доступ к пассажирским местам открывают сдвижные двери. Перешагиваю через широкий порог и вспоминаю лондонский кэб: в цилиндре

здесь не усядется разве что баскетболист. По ширине сиденья хватает троим взрослым, однако свободу среднего ограничивает центральный тоннель.

Но ощущение, что «Добло» – грузовичок, хоть и очень ладный, все-таки не пропадает. Сдвижные форточки, массивные двери, тряска, особенно заметная именно сзади… «Фургон помыть – дороже», – точку в споре поставили на мойке!

КВАРТИРНЫЙ ВОПРОС

Для многих автомобиль действительно второй дом. Именно эту философию закладывали в свое детище разработчики «Шкоды-Румстер».

Мне здесь нравится. Посадка легковая, за рулем удобно водителю ростом даже под два метра. Причем и сзади места для ног достаточно. Жаль, салон чуть узковат. Но, судя по вариантам трансформации, «Румстер» задумывали как «квартиру» для четверых. Хотя задний диван и разделен на три части: каждая двигается вперед-назад на 150 мм, а спинки можно наклонить на 13,5°. Сиденья вынимаются из салона, причем еще проще, чем в «Такуме». При полном «раскладе» объем багажника достигает внушительных 1780 л, но рекорды ФИАТа «Шкоде» не побить. Коронный номер «Румстера» – вынимаем из салона среднюю секцию дивана, оставшиеся боковины сдвигаем… теперь у задних пассажиров комфорт почти как в бизнес-классе! Хотя широкоплечие граждане оказываются ближе друг к другу, чем ожидали.

В Чехии подвеска показалась мне собранной и вполне комфортной, на родине же возникли иные впечатления. Когда пробирался по битком забитым переулкам, заплатки на асфальте машина дотошно пересчитывала. Возможно

SKODA ROOMSTER

Модель представлена на автосалоне в Женеве весной 2006 года, старт продаж в Украине ожидается в марте.

- **Двигатели:** бензиновые 1,2–1,6 л (64–105 л.с.), дизельные 1,4 и 1,9 л (69 и 105 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый «автомат» (только для 1,6 л).
- **Комплектации:** Base, Style, Sport, Comfort.





Салон «Шкоды» – образ собирательный, но положительный. Сиденья – «Фабии», руль – «Октавии», качество – «Фольксвагена».



Задние места «Румстера» хороши, но только для двоих. Особенно их оценят дети: низкая линия остекления обеспечивает экскурсионный обзор.



Разобрать салон «Румстера» до такого состояния сможет даже хрупкая девушка, а занимает этот процесс считанные секунды.

Общая оценка **8,2**

SKODA ROOMSTER – оригинальный взгляд на автомобиль «для дома и семьи» с необычным дизайном, компактными габаритами и просторным салоном на четверых.

\+ Четкая работа коробки передач, удобные сиденья, хорошая управляемость, высокое качество отделки салона, богатый выбор опций.



Довольно жесткая подвеска, задний диван удобен лишь для двоих взрослых.

позднее появится пакет для плохих дорог, и «Румстер» станет комфортабельнее.

Зато управлять им после «Такумы» и «Добло» – одно удовольствие. Избирательность коробки великолепна, промах допустить невозможно. Руль

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



поперечный размер

Модель	CHEVROLET TACUMA	FIAT DOBLO	SKODA ROOMSTER
L_1	905–1055	1000–1120	925–1125
L_2	715–945	645–835	535–930
H	1143	1413	1328
H_1	985	1140	1120
H_2	960	1095	1010
H_3	490	570	605
H_4	875	1170	1000
B_1	1445	1435	1340
B_2	1410	1475	1345
$L_{3min/max}$	810/1210	925/1365	760/1250
B_{3min}	1150	1200	1005
$V_{баг.}$, л	316	580	400

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	CHEVROLET TACUMA	FIAT DOBLO	SKODA ROOMSTER
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4350/1755/1580	4253/1722/1818	4205/1648/1607
база	2600	2583	2617
колея спереди/сзади	1475/1480	1514/1505	1436/1500
Объем багажника, л	324	750	450
Радиус поворота, м	5,3	5,2	5,2
Масса снаряженная/ полная, кг	1272/1825	1230/1830	1155/1670
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,2	н.д.	13,0
Макс. скорость, км/ч	167	148	171
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/60	АИ-95/60	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	6,7/11,0/8,3	6,3/9,2/7,4	5,6/8,9/6,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1368	1390
Степень сжатия	9,5	11,1	10,5
Мощность, кВт/ л.с.	66/90 при 5200 об/мин	57/77 при 6000 об/мин	63/86 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 4200 об/мин	115 при 3000 об/мин	132 при 3800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,55/2,16/1,48/1,13/0,89/3,33	4,27/2,24/1,52/1,16/0,95/3,91	3,77/2,10/1,39/1,03/0,81/3,18
Главная передача	3,9	4,4	3,2
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	зависимая рессорная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	барабанные
Размер шин	195/60R15	185/65R15	175/70R14

РЕЗУЛЬТАТЫ НАШИХ ЗАМЕРОВ

Весовые и геометрические характеристики	CHEVROLET TACUMA	FIAT DOBLO	SKODA ROOMSTER
Снаряженная масса, кг	1395	1356	1244
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	828 (59)	739(54)	710 (57)
заднюю	567 (41)	617(46)	934 (43)
Дорожный просвет, мм	180	135	135



Михаил Гзовский: «Если для вас важны комфорт, управляемость и вы согласны платить сполна – присмотритесь к «Румстеру». «Такума» сбережет семейный бюджет, ну а «Добло» оценят те, для кого автомобиль – средство не только передвижения, но и заработка».

удобный и отзывчивый, поведение автомобиля одинаково предсказуемо и на 100, и на 150 км/ч. Слегка напрягает лишь длинноходная педаль сцепления да назойливый звук 1,4-литрового мотора на высоких оборотах.

Увы, квартиры нынче дороги. Даже малогабаритные и на колесах. Тестовый «Румстер», напичканный опциями под завязку, потянул на весьма солидную сумму.

Так что же выбрать? Решение сильно зависит от требований! Кому-то особенно важен уют и качество отделки, иным главное – побольше площади (или кубатуры), а кто-то будет просто рад отдельной, пусть и неказистой квартире за доступную сумму. Что ближе вам? □

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	CHEVROLET TACUMA	FIAT DOBLO	SKODA ROOMSTER
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	8	9
Органы управления	7	8	9
Обзор	7	8	8
Салон			
Передняя часть	8	8	8
Задняя часть	8	9	7
Багажник	7	10	8
Ходовые качества			
Динамика	7	7	8
Тормоза	8	7	9
Поведение на дороге	8	7	9
Комфорт			
Шум	7	8	8
Плавность хода	9	8	8
Климат	8	8	9
Приспособленность к Украине			
Геометрическая проходимость	9	8	8
Сервис	7	7	7
Эксплуатация	7	7	8
Общая оценка	**7,7**	**7,9**	**8,2**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов редакции. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Ночь, улица... дизель

Знакомясь с дизельной версией вседорожника из Ингольштадта, Максим Сачков испытал смешанные чувства. Фото: Георгий Садков.

«Давай сделаем ночную съемку?» – вопрос фотографа прозвучал скорее как руководство к действию. «Или лучше утром – пробки рассосутся только к полуночи, раньше на этом пятиметровом великане не протолкаемся». Я согласился, а потом… пожалел.

Звук непрогретого дизеля окончательно прогнал сон. Конечно, современный мотор не чета прапрародителям – тихие постукивания из-под капота вряд ли разбудят соседей. Тарахтение 3,0-литрового турбодизеля в салон прорывается как-то робко и застенчиво – даже негромкая музыка заглушает эту какофонию. Теперь лишь легкая дрожь на руле выдает разбуженный ни свет ни заря мотор.

У природы нет плохой погоды? Готов поспорить. Вероятно, дождь со снегом, прошедший ночью, в ком-то и вызывает романтические настроения, а я теперь вынужден ехать до места съемки со скоростью троллейбуса, чтобы не испачкать намытые накануне бока. Дизель готов помочь: беспрекословно слушаясь длинноходной педали газа, Q7 потихонечку пробирается по полупустым улочкам. Не доходя даже до двух тысяч оборотов, стрелка тахометра падает – «автомат» плавно перешел на следующую ступеньку. Идиллическую картину дорисовывает адаптивная пневмоподвеска с амортизаторами регулируемой жесткости (опция для дизеля) – автомобиль мягко перешагивает «лежачих полицейских», почти не реагирует на трамвайные пути, слегка покачиваясь на ямках и колдобинах. Не уснуть бы в такой большой колыбельке! Впрочем, вон и фотограф спешит навстречу, размахивая штативом.

Позировать перед камерой – мучительное занятие. Хорошо, стою под фонарем – разгляжу салон. Кожа и дерево – непременные атрибуты дорогого автомобиля. И полный набор электрических регулировок – под стать имиджу и цене. Пока щелкал затвор фотокамеры, автор разобрался в настройках дорогой аудиосистемы, даже выпуск новостей по цветному телевизору посмотрел.

Кто стучит в багажник мой? Пожалуйста, забирай фототехнику, мне даже из салона выходить не придется, только клавишей щелкнуть. И не забудь закрыть за собой дверь. Да не рукой – нажми кнопочку!

Мучения кончились – теперь за чистоту кузова можно не беспокоиться. «Ауди-Q7», порыкивая дизелем, вырывается за город. А неплохо дизельные 3 литра тянут почти 2,5 тонны! По крайней мере, на разумных скоростях недостатка мощности и момента не чувствуешь. Да и окружающие вряд ли разглядят шильдики на корме проносящегося мимо «Ауди». Зато хозяин сполна почувствует прелесть дизельного двигателя. По сравнени с бензиновым 4,2-литровы «Ауди-Q7» версия TDI в сред нем на 30% экономичнее.

Спешить на Q7 скоро надо едает. В поворотах высоки универсал кренится, а на не ровностях организм стойк борется с раскачкой. Ищу ле карство в настройках подвес ки – вместо комфортного ре

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
AUDI Q7 3.0 TDI

Размеры, мм:	
длина	5086
ширина	1983
высота	1697–1772
Объем багажника (VDA), л	775/2035
Снаряженная масса, кг	2295
Полная масса, кг	2990
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,1
Макс. скорость, км/ч	216
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,3
городской цикл	14,6
смешанный цикл	10,5

■ **Двигатель:** ТД, V6, 24 клапана, 3,0 л, 171 кВт/233 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1750–2750 об/мин

■ **Трансмиссия:** полноприводная, А6

жима задаю спортивный. Теперь начинаешь замечать кочки, зато поведением великан больше походит на легковой автомобиль.

О чем же я пожалел? Вообще-то, я не поклонник больших полноприводных универсалов; «Ауди-Q7» подкупал скорее роскошью и дорогими опциями, нежели размерами и ходовыми качествами. Но когда я отдал ключи, мне взгрустнулось. С каким удовольствием я сейчас погрузился бы на просторное, удобное заднее сиденье и… прикорнул пару часиков, пока меня везли домой. Под тихий рокот дизеля, по ночным улицам, освещенным фонарями… □

В стандартной комплектации дизельная версия Q7 стоит почти 66 тыс. евро. Многочисленные опции, установленные на нашем автомобиле, наполовину увеличили эту сумму.

«Ауди-Q7 TDI» – автомобиль для богатых, но умеющих считать деньги.



В салоне из дополнительного оборудования – кожаные сиденья и обивки дверей, деревянные и алюминиевые вставки, отделка потолка и противосолнечных козырьков алькантарой, многофункциональный руль с обогревом, TV-тюнер.

По желанию салон оборудуют двумя дополнительными сиденьями. Если задним пассажирам станет тесно (почти наверняка!), то второй ряд можно подвинуть вперед.



Это не панорамная крыша, а люки (опция Open Sky) с электроприводом.


4X4



Для груза, для семьи

Изменить представление о пикапе исключительно как о «рабочей лошади» решили создатели модели BT-50. Насколько это удалось, проверял Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазды».

Каменистый, поросший редкими сосенками проселок петляет по склону. Слева обрыв, справа стена красноватой земли, на которой вкрапления щебня нарисовали причудливые разводы. Далеко позади остались по-южному шумные и многолюдные Афины, приветливое, хотя уже прохладное море, величественные ценности былой эллинской цивилизации. Все это разом растворилось в вечерней дымке, спряталось за роскошным горным ландшафтом. Остались лишь земля и камни, обласканные богами, а среди них, словно вне времени, мы с «Маздой» – пикапом BT-50. Вот, как и тысячи лет назад, не спеша бредет пастух, что-то громко насвистывая козам. Приветливый взмах руки – и под негромкий мерный рокот мотора мы продолжаем путешествие…

«БИ ТИ – ФИФТИ»

Согласитесь, звучит слишком уж уменьшительно. А ведь по сути BT-50 небольшой грузовик, способный вместить в кузов… например, европоддон или, в переводе на привычные цифры, тонну с «хвостиком». При необходимости 2,5-литровый турбодизель в тандеме с полноприводной трансмиссией (в раздаточной коробке – понижающая передача) легко потянут на буксире массивную конструкцию – трехтонную яхту, например. Месить снег, грязь, песок или гравий – пожалуйста. Рамное шасси, солидный дорожный просвет, энергоемкие подвески и «фа-

мильный» дифференциал повышенного трения в заднем мосту позволяют без оговорок считать эту «Мазду» вседорожником. Тем не менее все это составляет лишь одну, далеко не единственную сторону ее характера.

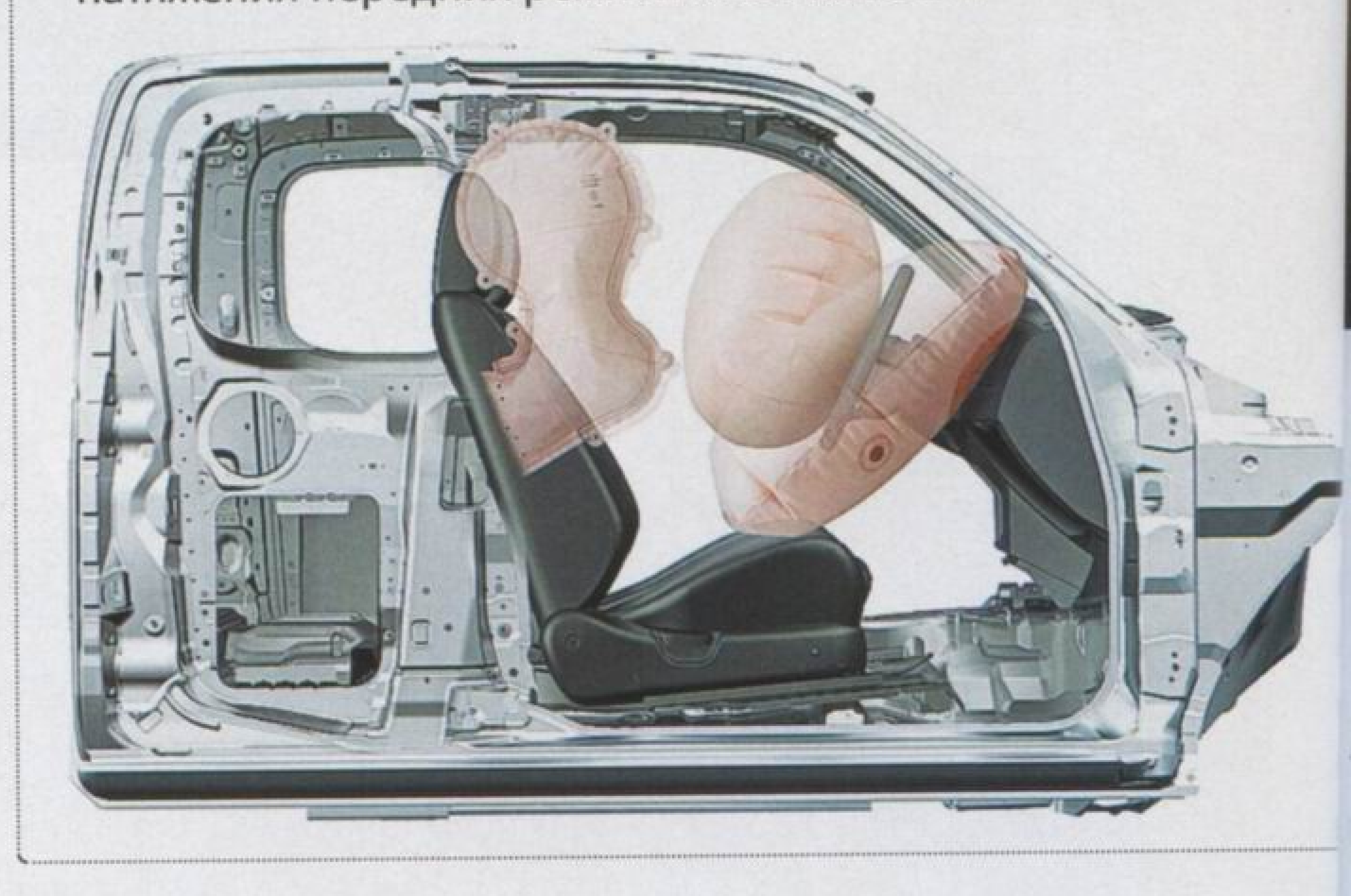
Кузов кузовом, но ведь при нынешней тяге к активной жизни в него войдет и масса полезных вещей для отдыха, занятий спортом – да просто нужных на пикнике. Тогда почему бы не придать авто запоминающуюся, даже немного грозную внешность, а кабину не сделать большой и просторной, почти как у седана среднего класса? Добавим кардинально переработанный интерьер, заново настроенное рулевое управление и шасси, существенно улучшенные шумоизоляцию и аэродинамику. Сохранив конструкцию максимально прочной и жизнестойкой, создатели постарались модернизировать буквально все, что связано с ощущением автомобиля, легкостью управления им. Посмотрим, что получилось?

СДЕЛАНО В ТАИЛАНДЕ

«Мазду ВТ-50» действительно производят на совместном предприятии в Юго-Восточной Азии вместе с «Фордом-Рейнджер». Новый ВТ-50 – и традиционный, и... необычный. Передо мной «дабл кэб»

ПИКАП ХРАНИТ И СПАСАЕТ

Помимо жесткого каркаса кабины, сопротивляющегося деформации при ударе, и передних подушек, экипаж ВТ-50 Double Cab получил дополнительную защиту. Порукой – боковые подушки безопасности, преднатяжители и ограничители натяжения передних ремней безопасности.





Просторный, комфортный и удобный салон – визитная карточка новинки.

Но ехидное подтрунивание постепенно сменяется искренней заинтересованностью. Распахнутая дверь открывает неожиданно просторный проем. Салон привлекает симпатичным, основательным интерьером. В нем нет кричащей новизны, ярких дизайнерских ухищрений, но пластики добротны и породисты, а приборы и символика отлично читаются. Сиденье оказывается удобным, с большими, «европейскими» подушкой и спинкой. Традиционный недостаток рамных пикапов – слишком высокий по отношению к креслу пол, стесняющий ноги, здесь не мешает, по крайней мере спереди.

На заднем сиденье, конечно, тесновато, зато есть удобный подлокотник – опора при сильных кренах.



Оформление комбинации приборов напоминает легковые модели «Мазды».



Подогрев сиденья у нас уместен, но в Греции его трудно оценить.



Регулируемый по высоте ремень безопасности – новшество для всех вариантов с двойной кабиной.

Над перчаточным ящиком выдвижной столик-лоток, способный выдержать нагрузку до 10 кг.



– пикап с двойной кабиной. Вроде бы выразительный, поигрывающий мускулатурой арок могучих колес, зазывающий в салон удобными подножками и широко распахнутыми дверями пикап в то же время не выглядит стилистически завершенным. Этакий головастик, вдруг заканчивающийся длинным тельцем – кузовом. Дорожная сумка, уже почти отправленная туда, на секунду замирает в воздухе, а потом все же оказывается на заднем сиденье: там, пожалуй, надежнее. В памяти всплывают едкие шуточки вроде: «Надо же зимой кому-нибудь возить снег», тесные и мелкие внутренности некоторых недорогих пикапов, их бескомпромиссно-жесткое поведение на дороге.

ПО ДОРОГАМ И КОЗЬИМ ТРОПАМ

Весьма эмоциональными оказываются и первые километры за рулем. Конечно же, не могу не покритиковать ленцу дизельного мотора на низких оборотах. До 1200 об/мин он



Жестко подключаемый передний мост, демультипликатор, блокировка заднего дифференциала делают BT-50 хорошим «проходимцем».

MAZDA BT-50 – пожалуй, может претендовать на роль единственной машины в семье. Просторный, удобный пикап на все случаи жизни… Оказывается, такое возможно!

явно вяловат, что особенно заметно при троганье, но затем турбина просыпается и пикап сразу становится чутким и подвижным. Эта легкость вообще характерна для немаленькой машины. Она охотно следует за рулем, играючи тормозит и разгоняется. Скорее, хороший «паркетник», нежели грузовик. Конечно, на асфальте рулевому управлению не хватает строгости, а универсальные шины слишком рано скользят в поворотах. Но едет пикап правильно, позволяя до тонкостей выдерживать заданную траекторию.

Неожиданно хорош акустический комфорт. Нельзя сказать, что двигателя не слышно вовсе. Его монотонное, а иногда и взрывное тарахтенье просачивается в салон, вибрациями отзывается на руле, рычаге коробки передач. Однако звук дизеля не мешает спокойно общаться с пассажирами, наглядно подтверждая заявленное снижение уровня шума в некоторых режимах движения аж на 6,5 децибела.

Вполне доброжелательны и подвески, по крайней мере они не стремятся вытряхнуть из седоков душу. Конечно, на крупных колдобинах в них чувствуется столь необходимая вседорожнику энергоемкость – потряхивает BT-50 ощутимо. Но на более-менее ровной дороге пикап мгновенно усмиряет свой нрав, становясь плавным, почти воздушным.

И все же наиболее полно эта «Мазда» раскрыла свои возможности на той козьей тропе, упомянутой вначале. Здесь пикап в своей стихии, подпрыгивая на огромных булыжниках, проваливаясь в промоины от пересохших речушек, BT-50 неуклонно движется в заданном направлении. А выбравшись на заброшенный проселок, мчится, лихо проглатывая все каверзы дороги. И никаких жалоб, побрякиваний или поскрипываний!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MAZDA BT-50 Double Cab

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	5075
ширина	1715
высота	1755
база	2985
колея спереди	1445
сзади	1440
Радиус поворота по оси следа наружного колеса, м	6,5
Снаряженная масса, кг	1855
Полная масса, кг	3010
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	158
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,8
городской цикл	10,69
смешанный цикл	8,9

Двигатель: ТД, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 105 кВт/143 л.с. при 3500 об/мин, 330 Н·м при 1800 об/мин

Трансмиссия: полноприводная с подключаемым передним мостом, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая торсионная, сзади – зависимая рессорная; рулевое управление – винт-шариковая гайка с гидроусилителем; тормоза спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные; шины 235/75R15, 245/70R16

FIAT ALBEA



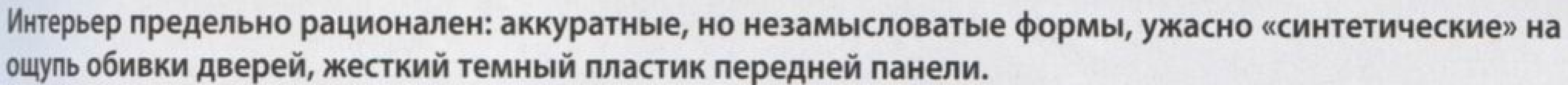
Дебют так называемого всемирного автомобиля ФИАТ состоялся в 1996 году. Машины продавали под марками «Сиена», «Палио». Седаны турецкой сборки получили имя «Албеа». С декабря 2006-го их выпускают в России – в Набережных Челнах.

- **Двигатели:** бензиновый 1,4 л (77 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Base, Classic, Comfort.
- **Цена в Украине:** €11 105–11 998.
- **Тестовый автомобиль:** комплектация Comfort, магнитола, €12 351.

Народ хочет разобраться

На украинский рынок выходит еще один относительно недорогой автомобиль. Насколько может «ФИАТ-Албеа» претендовать на звание народного, проверял Сергей Воскресенский. Фото: Александр Батыру.

«Моя дорогая не блещет красою, ни гибкостью стана, ни русой косою…» – слова незатейливой студенческой песенки раз за разом прокручиваются в памяти. Если бы не крупная и в общем-то уважаемая эмблема на фальшрадиаторной решетке, пожалуй, не догадался бы, что это ФИАТ. Вот «Панда», «Пунто»,



Яркие, хорошо читаемые приборы и фирменная баранка – наиболее запоминающиеся детали.

Интерьер предельно рационален: аккуратные, но незамысловатые формы, ужасно «синтетические» на ощупь обивки дверей, жесткий темный пластик передней панели.

Перчаточный ящик приятно удивляет размерами.

«Брава» или «Крома» воплощают фамильный стиль независимо от цен – «народных» и не очень. А машина, стоящая передо мной, все-таки безлика, хотя добротно и аккуратно собрана турецкими рабочими. Это и есть народный автомобиль итальянской марки, вновь заявляющей о себе в Украине после нескольких лет почти полного забвения. Похоже, машин такого рода – лишенных пола и модельного возраста – в стране скоро будет даже избыток. И сейчас пальцев на руках едва хватает, когда перебираешь возможных конкурентов.

ОТЕЛЬ ДВЕ ЗВЕЗДЫ

Даже в одной из самых дорогих комплектаций интерьер «Албеа» выглядит серенько и неброско. Лишь ярко-оранжевые «кругляши» комбинации приборов да экранчик магнитолы немного оживляют салон. Ах да! Есть еще пухлое симпатичное рулевое колесо, словно пришедшее сюда из другой машины. За его шершавый обод хватаешься, как за спасительную соломинку, позволяющую выбраться из мира синтетической простоты.

Показалось даже, что удобнее стали бесхитростные сиде-



Заднее сиденье хорошо продумано и для пассажиров, и для размещения грузов.



Заявленный объем багажника аж 515 литров.



Электрические стеклоподъемники – прерогатива дорогой версии.

FIAT ALBEA – появись модель на несколько лет раньше, почти наверняка имела бы успех. Сейчас она лишь одна из многих…



Вместительный и трансформируемый багажник, энергоемкие подвески, удобные тормоза.



Посредственная плавность хода, шумный двигатель, узкий салон.

нья. Хотя только что досадовал: какую регулировку ни тронь, сидеть все равно неуютно. Откровенно узкий салон вдруг словно прибавил несколько десятков миллиметров, и рука соседа справа перестала нависать над рычагом коробки передач. В общем, попробую умерить «иномарочные» требования и взглянуть на машину более миролюбиво… А что? Кондиционер, вместительный, к тому же трансформируемый багажник, задний диван, вполне приемлемый для двух пассажиров. Конечно, без шика, но ведь такова концепция большинства недорогих автомобилей: стерпится – слюбится.

Похоже, и 1,4-литровый 77-сильный моторчик, как может, борется с моим пессимизмом. Свой жизнерадостный характер он стремится показать, едва только стрелка тахометра перевалит двухтысячную отметку. Конечно, не бог весть что, но благодаря довольно близким передачам «Албеа» ощущаешь вполне резвой. Эх, если бы при этом двигатель поменьше шумел! В городе – еще ничего, но на трассе от надоедливого гула быстро начинаешь просить пощады.

Непрост характер подвесок. Приятно, что тебя защищает их почти вседорожная упругость и непробиваемость. Поверив в эту отнюдь не силиконовую мускулатуру, можно «на раз» перепрыгивать даже пузатых «лежачих полицейских» – при этом машина ничем не звякнет, не брякнет. Но вот попав на знакомое и, казалось, ровное шоссе, чертыхаешься: потряхивает на каждом шве асфальта. Словом, с подвесками явно перемудрили, ухудшив к тому же управляемость.

Поначалу рыскания ФИАТа из стороны в сторону списываешь на зимние шины да на колеи в асфальте. Но меняется покрытие, скоростной режим, а машина все так же «гуляет» по дороге. Резкое движение рулем – и «Албеа» угрожающе валится на бок, пугающе кренится. Конечно, это не так опасно, как кажется, но достаточно, чтобы прекратить эксперименты, тем более на дороге общего пользования.

СЕРДИТО, НО НЕ ДЕШЕВО

«ФИАТ-Албеа» мог бы стать очень серьезным конкурентом нашему «Ланосу», если бы не чересчур высокая цена – в том числе и из-за драконовских таможенных пошлин в Украине. Согласитесь, сегодня в диапазоне «до пятнадцати» есть что выбрать. Причем среди подобных ФИАТу двухзвездных «середнячков» можно найти и модель подешевле. А может, я излишне строг? Ведь «ФИАТ-Албеа» по-своему самобытен и на удивление неплохо приспособлен к дорогам отечественной глубинки…

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
FIAT ALBEA

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4186
ширина	1703
высота	1490
база	2439
колея спереди/сзади	1414/1438
Объем багажника, л	515
Радиус поворота, м	5,3
Снаряженная масса, кг	1020
Полная масса, кг	1445
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5
Максимальная скорость, км/ч	162
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	48
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,0
городской цикл	8,2
смешанный цикл	6,2

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,4 л, 57 кВт/77 л.с. при 6000 об/мин, 115 Н·м при 3000 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М5

■ Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины 175/70R14

КОНКУРЕНТЫ



RENAULT SYMBOL

€8 990–11 990

Он близок «Албеа» не только размерами, но и идеологией. Однако, в отличие от ФИАТа, «Рено-Символ» успел хорошо зарекомендовать себя на нашем рынке. К тому же для этой модели есть выбор двигателей и коробок передач.

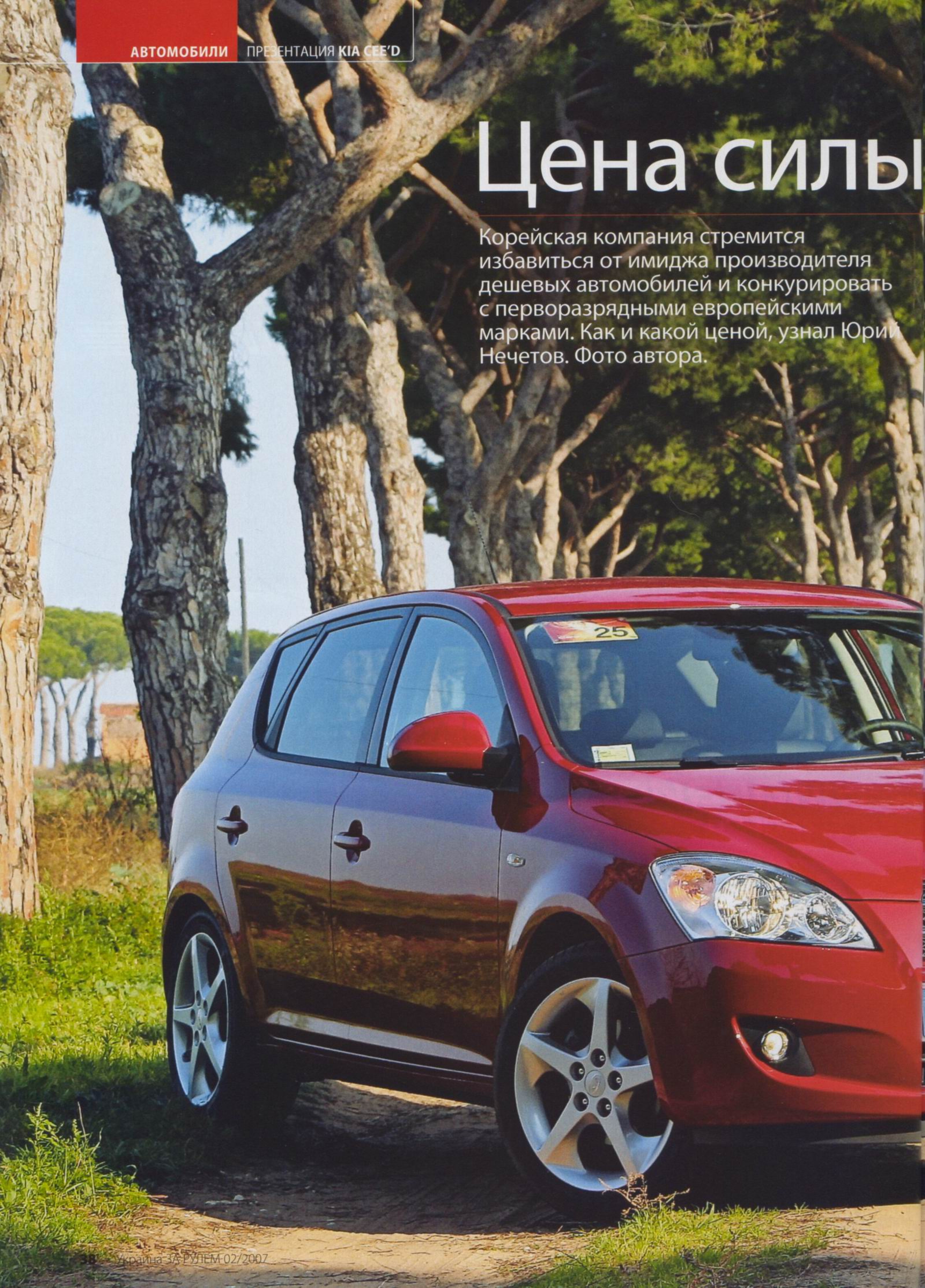
УЗР, 2006, № 11



HYUNDAI ACCENT

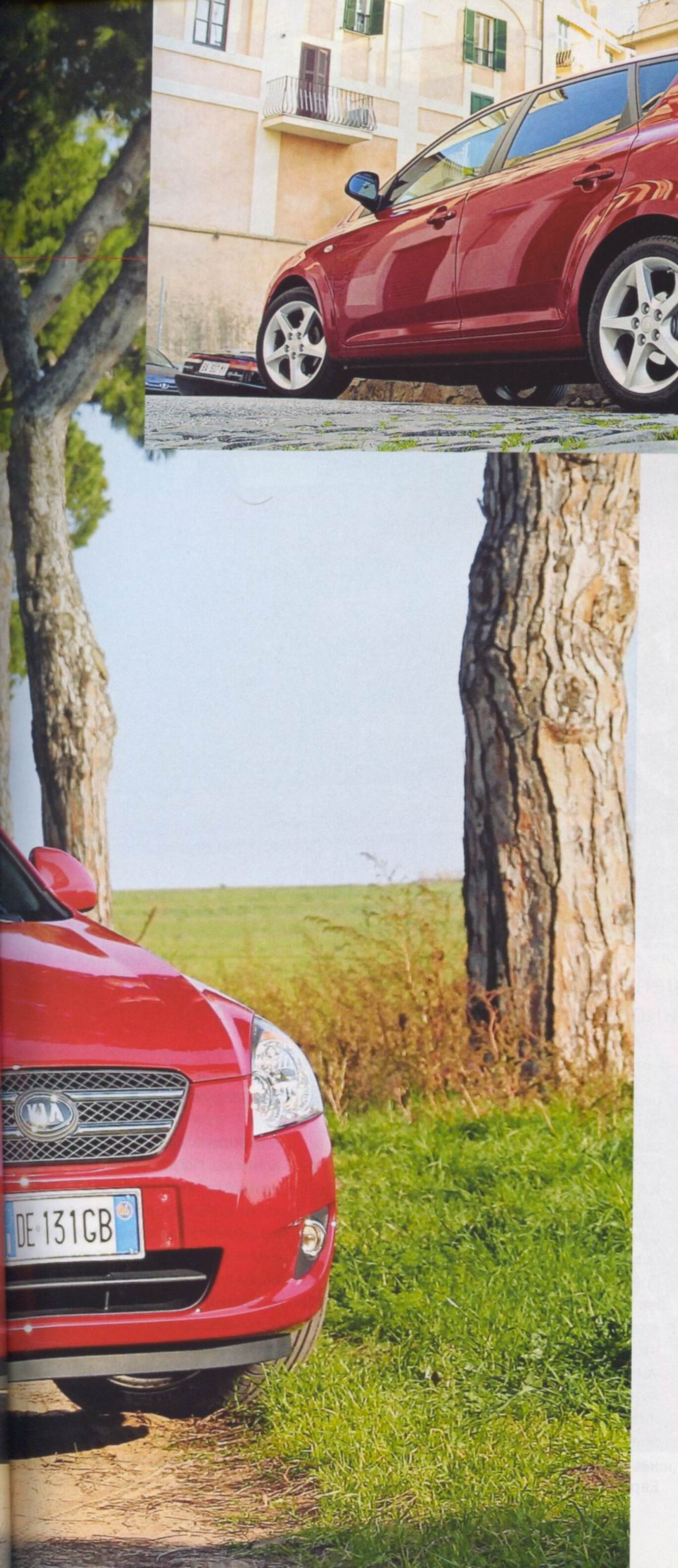
$14 554–19 603

«Акцент» по праву слывет достаточно надежным и неприхотливым. На фоне конкурентов выделяется бойким 112-сильным мотором и автоматической коробкой в дорогих комплектациях.



Цена силы

Корейская компания стремится избавиться от имиджа производителя дешевых автомобилей и конкурировать с перворазрядными европейскими марками. Как и какой ценой, узнал Юрий Нечетов. Фото автора.



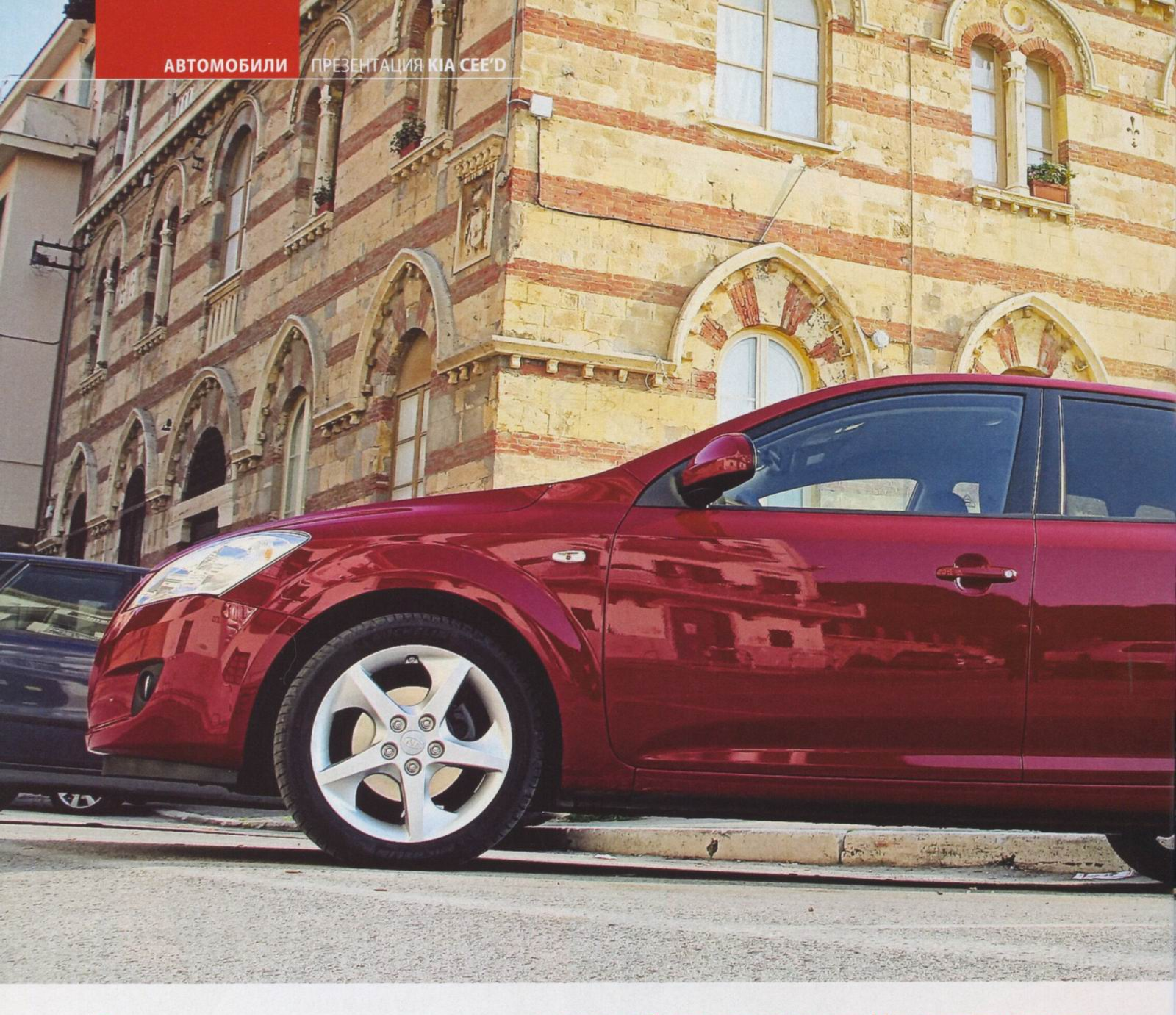
В Италии даже забастовка похожа на праздник. Толпы демонстрантов в центре Рима, дымовые шашки, петарды, транспаранты, флаги. В общем, «Forza Italia!». Многие улицы перекрыты – нечего и думать прокатиться к Колизею, объехать вокруг Палатинского холма, сделать кадр на фоне арки Константина. Впрочем, красивых мест здесь в избытке, тысячелетняя история – у любого камня, под ногами.

Корейцы не столь эмоциональны, как жители Апеннин, но цели ставят амбициозные. По замыслу создателей, «КИА-Сид» должен составить конкуренцию законодателям моды в европейском С-классе. Причем не демпинговыми ценами, а современными решениями, передовыми технологиями и высоким качеством.

ЧТО В ИМЕНИ?

Концепт «Сид» (Cee'd) продемонстрировали прошлой весной в Женеве. Затейливое имя, по сути, «рабочее»: буква «с» – от concept и намек на классовую принадлежность, «е» и «d» – означает European design и, одновременно, European dream. Конкурс на название серийной модели результата не принес. Под именем «Сид» автомобиль осенью дебютировал в Париже. А с ноября его начали собирать на новейшем заводе КИА в словацком Жилине. План на 2007 год – 105 тыс. машин, а с 2008-го – выход на ежегодные 150 тысяч. В дополнение к пятидверному хэтчбеку в сентябре 2008-го появятся вместительный универсал, а в декабре – чуть более низкий трехдверный хэтчбек.

У «Сида» самая большая в классе колесная база (на 10 мм больше, чем у «Фокуса») и громадный салон. В крайнем заднем положении водительского кресла, когда носки едва дотягиваются до педалей, спинка еще даже не касается коле-



Стремление делать совершенные автомобили похвально. Но совершенство измеряется, скорее, особенностями топ-версий, а базовая модель должна быть просто доступной.

ней заднего пассажира! Три регулировки кресла, две руля – найти удобную позу не проблема.

Салон решен в лучших европейских традициях, без дешевой мишуры. Даже в минимальной комплектации: иммобилайзер, электроусилитель руля, ABS, шесть подушек безопасности, натяжители ремней с ограничением усилия, активные подголовники, передние электростеклоподъемники, аудиосистема с MP3-плеером, четырьмя динамиками и вынесенным на руль управлением, борткомпьютер. Можно оснастить машину и системой доступа без ключа, навигатором, ESP и устройством контроля за давлением в шинах – TPMS, круиз-контролем, водоотталкивающими стеклами, а также разъемами USB, AUX и iPod. Только вариантов дизайна колесных дисков диаметром от 15 до 17 дюймов – семь!

КАК В ЛУЧШИХ ДОМАХ

Как принято в именитых автомобильных семьях, «Сид» снабдили широкой гаммой современных 16-клапанных «четверок». Три бензиновых мотора с регулированием фаз газораспределения CWT отличаются высокой мощностью. Интересно, что двигатель 2,0 л/143 л.с., хотя и тянет уверенно на любой передаче, все же показался излишне спокойным – в сравнении с агрегатом 1,6 л/122 л.с. он отыгрывает лишь 0,4 с в спурте до 100 км/ч. Отчасти это плата за соответствие нормам Евро IV: они вынуждают ограничивать обогащение смеси на переходных режимах.

Есть и пара дизелей – 1,6 л/115 л.с. и 2,0 л/140 л.с. По расчетам, на них в Европе придется 48% продаж. С системой «коммон рейл» второго поколения, наддувом изменяемой геометрии и интеркулером, они лишь немного уступают бензиновым по удельной мощности и заметно превосходят по крутящему моменту и экономичности. Двухлитровый турбодизель появится в середине лета, а с ним и шестиступенчатая механическая коробка в дополнение к обычной пятиступенчатой и четырехступенчатому «автомату». На некоторых рынках в связи с налоговыми нормами предложат моторы с чуть сниженной мощностью.





Симпатичный салон выглядит вполне по-европейски. Управление аудиосистемой на руле – в любой комплектации.

В дорогой версии TX – навигатор с монохромным дисплеем, бортовой компьютер, нераздельный климат-контроль.



Белые шкалы намекают на спортивный стиль. В центре вверху пиктограмма TPMS – контроля давления в шинах.



ЗАПАС ШАССИ НЕ ТЯНЕТ

У «Сида» довольно острый руль: лишь 2,7 оборота от упора до упора. Независимые подвески на подрамниках, газонаполненные амортизаторы, дисковые тормоза на всех колесах... Шасси проектировали явно с прицелом на динамичную езду. А она невозможна без жесткого кузова, в силовой структуре которого высокопрочные стали составляют 67%. Жесткость на кручение на 27% выше, чем, скажем, у «Фокуса». В процессе доводки «Сида» испытатели накатали более миллиона километров по дорогам Европы, из которых 14 тыс. км на тормозных тестах в горах Испании и Австрии. Результат завидный – 39,7 м при торможении со 100 км/ч.

«КИА-Сид» будут оснащать только шинами «Мишлен» с пониженным сопротивлением качению. Улучшить топливную экономичность на 3% помогли отказ от гидронасоса и пере-



У «Сида» рекордно просторный в этом классе салон, а для облегчения входа передние двери распахиваются на немалые 70°!



При складывании разрезной задней спинки объем багажника увеличивается с 340 до 1300 л. Под фальшполом – поддон с отделениями для мелких вещей.

ход на электрический усилитель руля. Похоже, «Сид» действительно технический и технологический прорыв. А еще фирма предложила беспрецедентную – самую длительную в Европе – гарантию на семь лет (пять лет «от бампера до бампера» и сверх того два года на силовой агрегат) или 150 тыс. км!

«ИНТЕРЕСНАЯ ЦЕНА» – ЭТО СКОЛЬКО?

«Мы хотели бы избавиться от имиджа производителя дешевых автомобилей», – заявил на пресс-конференции представитель КИА. Но ведь выпускать дешевый автомобиль – не так уж плохо и не обязательно в убыток. Наверное, правильнее было бы сказать «только дешевых», что совершенно не помешает компании быть сильной. «КИА-Сид» вполне на уровне именитых европейцев, хотя и не имеет длинной родословной. Это, кстати, нужно учитывать при объявлении цены. А ее… так и не назвали, туманно пообещав, что она будет «конкурентоспособной и интересной». □

«КИА-Сид» начали выпускать как пятидверный хэтчбек, а к концу этого года появятся универсал и трехдверная версия.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA CEE'D 1,4	1,6	2,0
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4235 (4470, 4250)*		
ширина	1790		
высота	1480 (1490, 1450)*		
база	2650		
колея спереди/сзади	1546/1544		
Объем багажника (VDA), л	340/1300		
Радиус поворота, м	5,2 (5,4**)		
Снаряженная масса, кг	1263	1263	1341
Полная масса, кг	1710	1710	1770
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	10,8	10,4
Макс. скорость, км/ч	187	192	205
Топливо	АИ-95		
Запас топлива, л	53		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,2	5,4	5,9
городской цикл	7,6	8,0	9,2
смешанный цикл	6,1	6,4	7,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см^3	1396	1591	1975
Мощность, кВт/л.с.	80/109	90/122	105/143
при об/мин	6200	6200	6000
Крутящий момент, Н·м	137	154	186
при об/мин	5000	5200	4600
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	M5	M5
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	185/65R15, 196/65R15, 205/55R16, 225/45R17		

*Некоторые отличающиеся данные универсала и трехдверного хэтчбека.
**С колесами 225/45R17.

Час Икс

В Украине он наступит в конце марта, когда стартуют продажи БМВ-Х5 второго поколения. Одним из первых с машиной познакомился Максим Сачков. Фото автора.



В 1999 году БМВ попробовала себя в новом качестве, выпустив большой универсал, нацеленный не только на отменную динамику и управляемость, но и, в отличие от других моделей фирмы, на возможность двигаться по плохим дорогам. Дебют оказался удачным: за семь лет продано 580 тысяч БМВ-X5. Для недешевого автомобиля это завидный показатель.

БЕРЕМ НА КАРАНДАШ

Внешность нового X5 мне по душе. Предшественник выглядел более грозно, массивно, несмотря на меньшие габариты. Свежие штрихи придали машине второго поколения легкость, естественную для прежних моделей баварского концерна (и нехарактерную для многих современных). Разумеется, почитатели марки ждут от каждой новинки не только оригинальных дизайнерских решений, но и интересных технических «штучек».

На вершине гаммы версия с 4,8-литровым бензиновым V8. Разработчики утверждают, агрегат – самый экономичный среди аналогов. Ради этого применили новый двухступенчатый впуск, оптимизировали впускные каналы, увеличив их пропускную способность. Для снижения потерь в системе выпуска патрубки каждых четырех цилиндров соединены в единый блок максимально близко к двигателю.

Другой бензиновый агрегат – 3,0-литровая «шестерка», разумеется, рядная – с новым блоком цилиндров из сплавов магния и алюминия. Масса мотора всего 161 кг: на 10 кг меньше предшественника.

У дизеля – тоже 3 л рабочего объема, тоже шесть цилиндров в ряд и опять… облегчение. Четверть центнера скинул двигатель благодаря новому алюминиевому блоку вместо прежнего чугунного. Топливо в цилиндры под давлением 1600 бар подает система «коммон рейл» третьего поколения, обеспечивая вместе с сажевым фильтром и окислительным нейтрализатором выхлоп на уровне Евро IV.

Полноприводный универсал с солидным дорожным просветом, X5 на звание вездехода все же не претендует. Об этом производитель говорит открыто: проехать по пересеченной местности – пожалуйста, а вот серьезное бездорожье лучше обойти стороной. А как же полный привод xDrive – ведь он может при необходимости жестко связать оси, имитируя блокировку центрального межосевого дифференциала? Но эта умная электроника все же больше думает об управляемости – при равномерном прямолинейном движении она распределяет крутящий момент между осями в соотношении 40:60. А если, например, в повороте автомобиль начинает проскальзывать передними колесами, то на задние перетечет до 100% тяги. При необходимости на выручку придет и динамический контроль DSC, который задействует тормозные механизмы.





Чтобы не блуждать лишний раз по виртуальным коридорам системы iDrive, некоторые операции можно «завести» на кнопки, расположенные на центральной консоли. Нажимаем «1» – звонок домой…

Дизайнерам удалось соблюсти баланс: с одной стороны, интерьеру придали индивидуальность, тем не менее он выдержан в традиционно строгом стиле. Наверняка, кому-то понадобится инструкция, чтобы до конца разобраться с регулировками кресла.

В селектор коробки передач дизайнеры, похоже, вложили душу – он действительно изящный. Жаль, не очень удобно лежит в руке.

ПЕРВАЯ НЕИЗВЕСТНАЯ

Став возле машин, дизельную версию от бензиновой отличишь безошибочно – непрогретый мотор выдает себя характерным стрекотанием. Но внутри – ни звуков, ни вибраций. Лишь короткая шкала тахометра подсказывает: под капотом дизель.

С таким обилием регулировок грех не найти удобное положение в кресле, причем везде на помощь приходят электромоторчики, даже подголовник не надо трогать руками. Кресло – комфортное, только подушка коротковата. Ой! Упрек оказался несправедливым – под тихое жужжание она стала удлиняться.

Непривычный селектор «автомата» – парковочный режим включается кнопкой, да и вообще, пока привыкнешь к схеме переключения – пропилишь рычажок глазами. Зато электронная, а не механическая связь с коробкой сделала ходы совсем короткими.

Новый дизель и впрямь неплох, а 6-ступенчатая автоматическая коробка – безупречна. Как я ни пытался, так и не смог запудрить электронные мозги. Ни одного лишнего переключения, передачи меняются быстро и плавно. Сразу после старта муфта блокируется, устанавливая жесткую связь двигателя с колесами, экономя тем самым топливо и улучшая динамические показатели, а дополнительный демпфер крутильных колебаний сглаживает рывки и вибрации. Порой кажется даже, что едешь на автомобиле с «механикой». Лишь изредка при переключениях возникают характерные кратковременные «пережевывания» гидротрансформатора.

«Ты цифры на стекле видишь?» – спросил я сидящего рядом коллегу. Тот тревожно на меня посмотрел. Картинка с электронным спидометром, индикацией круиз-контроля, подсказками навигационной системы видна только водителю. Удобно, но поначалу то и дело бросаешь взгляд на центральный дисплей. А если раздражает – щелкнем кнопочкой, и с глаз долой.



За просторным вторым рядом можно установить еще пару сидений.

В пятиместном варианте объем багажника – 620 литров (на 110 больше, чем у прежнего X5). С семью пассажирами на борту для поклажи остается почти втрое меньше места.

Шасси тоже обновили. Увеличили базу и колею, впереди – новая подвеска на двойных поперечных рычагах, задняя многорычажная – модернизирована. Пополнился набор электронных систем.

Если бы не высокая посадка, не поверил, что подо мной вседорожник. Даже самый маломощный X5 (ха, 235 сил!) даст фору многим легковушкам. Впрочем, и поведение на дороге послужит примером: машина уверенно стоит на прямой, беспрекословно слушается руля, четко проходит повороты, хотя и немного кренится. Здорово! Кстати, на автомобиле с бензиновым мотором 4,8 л – несколько другая подвеска. Пересаживаюсь!

СМЕНА ХАРАКТЕРА

Чувствую пятой точкой, что на «гребенке» в бензиновом X5 трясет меньше. На этой машине установлены амортизаторы с электронным управлением, изменяющие жесткость в зависимости от характера дороги. В паре с ними работают и активные стабилизаторы, препятствующие кренам. Правда, в спокойных поворотах машина ведет себя примерно, как и дизельная версия. Впереди еще несколько горных «эсок» – нажимаю клавишу Sport. Подвеска становится плотнее, а X5 охотнее ввинчивается в вираж. Однако надо быть осторожнее – крены исчезают, и автомобиль без предупреждения, как карт, с визгом покрышек начинает соскальзывать с траектории.

С извилистых горных дорог вырываемся на ровную двухполосную магистраль – покажи себя, 350-сильный! На разгоне с места преимущество бензинового мотора над дизелем ощущаю не сильно, и лишь когда стрелка спидометра переваливает за 150



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

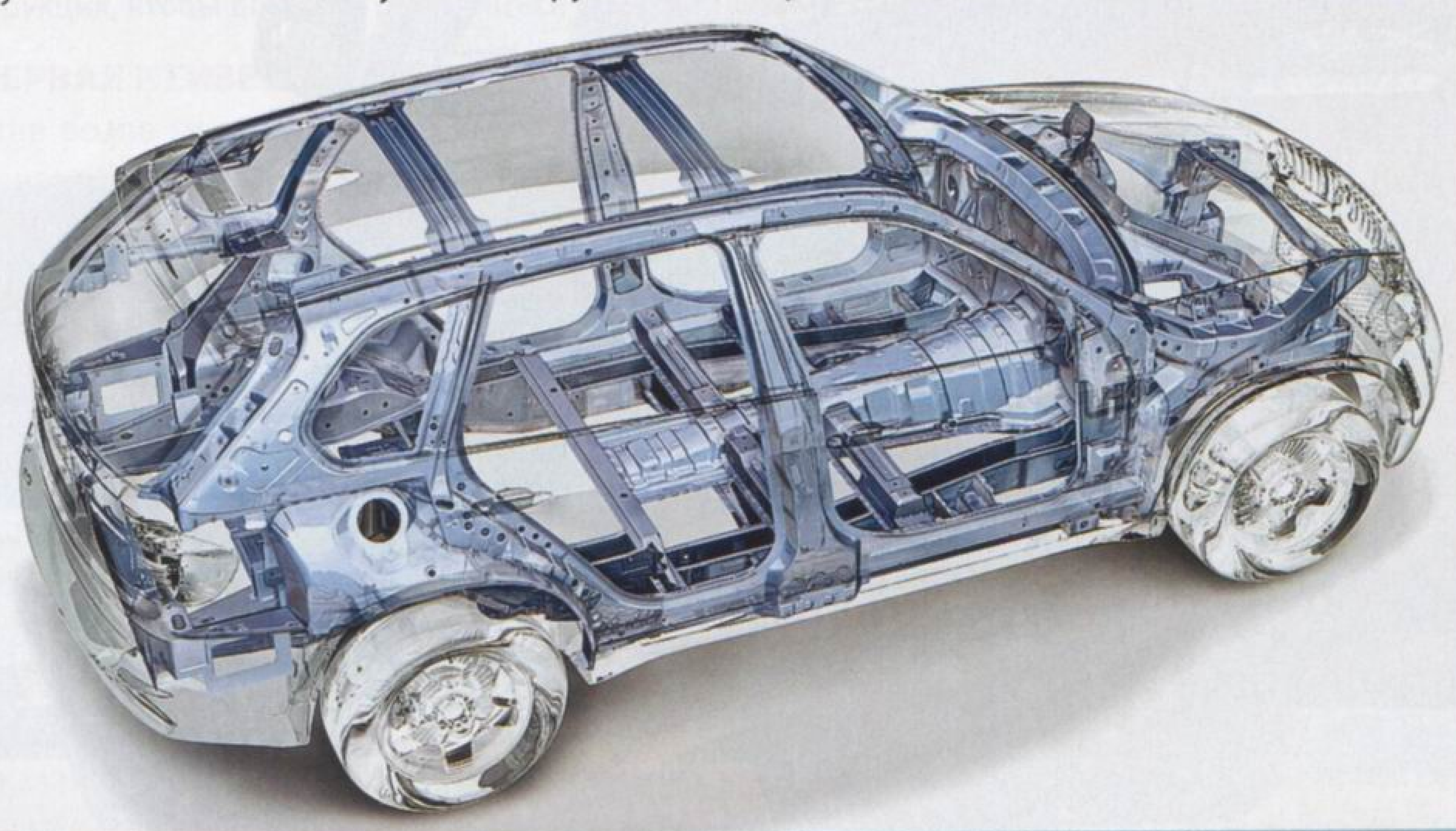
Модель	BMW X5 3,0si	BMW X5 4,8i	BMW X5 3,0d
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4854	
ширина		1933	
высота		1766	
база		2933	
колея спереди		1644	
сзади		1650	
Объем багажника (VDA), л		620–1750	
Снаряженная масса, кг	2125 (2205)	2245 (2325)	2180 (2260)
Полная масса, кг	2680 (2900)	2785 (3000)	2740 (2955)
Макс. скорость, км/ч	225	240	216
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,1	6,5	8,3
Топливо	АИ-91-98		ДТ
Запас топлива, л		85	
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	н.д.	9,6	7,2
городской цикл	н.д.	17,5	11,3
смешанный цикл	10,9	12,5	8,7
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация	P6	V8	P6
Число клапанов	24	32	24
Рабочий объем, $см^3$	2996	4799	2993
Степень сжатия	10,7	10,5	17,0
Мощность, кВт/л.с.	200/272	261/355	173/235
при об/мин	6650	6300	4000
Крутящий момент, Н·м	315	475	520
при об/мин	2750	3400–3800	2000–2750
Трансмиссия			
Тип		полноприводная	
Коробка передач		А6	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		на двойных поперечных рычагах	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
спереди		дисковые вентилируемые	
сзади		дисковые вентилируемые	
Размер шин		255/55R18	

В скобках – данные для 7-местных версий.

BMW X5 – отличная машина для езды по очень хорошим, средним и совсем плохим дорогам. Но не бездорожью…

ПО КОСТОЧКАМ

Кузов нового X5 по сравнению с предшественником подрос, вытянувшись в длину на 187 мм и раздавшись в ширину на 61 мм. С такой прибавкой салон стал просторнее, появился даже третий ряд сидений (опция). При этом снаряженная масса бензиновой версии выросла незначительно, а дизельная модификация и вовсе осталась при своем весе. Кроме того, на 15% увеличили жесткость кузова на кручение – с 23 500 до 27 000 Н·м/град. Например, жесткость передней части обеспечили низко расположенные и изогнутые к центру балки около колесных ниш, соединенные с опорами двигателя. Лишние килограммы помогла сбросить не только оптимально просчитанная конструкция, но и материалы. Опоры передних пружин отлиты из алюминия, крылья и их основания сделаны из пластмассы, а кронштейн приборной панели – из магниевого сплава.



км/ч, понимаешь, зачем нужны лишние «кубики» и «лошадки». Будет ли востребован такой запас? Я голосую за дизель – он послушнее. Бензиновый агрегат требует более нежной и четкой работы газом, иначе на прямой недолго укачать спутников, а в повороте наследить на обочине. Даже дружелюбная коробка с 4,8-литровым двигателем уживается, по-моему, хуже: электроника чаще играет передачами. Да и расход, если верить маршрутным компьютерам, раза в полтора выше, чем у дизеля, к тому же топливо более дорогое.

Насчет цен пока известно лишь, что в базовой комплектации новый X5 будет на 6% дороже предшественника. Думаю, эта небольшая прибавка в стоимости позволит побить прежний рекорд продаж. Хотя бы на столько же процентов.


usión
HONDA
RX56 BDV



Вверх по течению

Вы поклонник Антонио Гауди, восхищаетесь его необычными архитектурными шедеврами? Тогда вы оцените и третье поколение «паркетника» «Хонда CR-V», решил Михаил Гзовский. Фото автора и «Хонды».

ОТКРОВЕНИЯ ОТ «ХОНДЫ»

Местом европейского дебюта неспроста выбрали Барселону – город, символом которого стали творения Гауди. Это ярчайший контраст конструктивизму, столь популярному в начале XX века. Сегодня на фоне знаменитого собора Саграда Фамилия третье поколение модели CR-V кажется излишне технократичным. Зато по сравнению с одноклассниками – плывущим против течения и во многом задающим новые стандарты. Такое новаторство было свойственно и Гауди.

Многие фирмы раздувают габариты машин с каждым новым поколением, а «Хонда» поступила наоборот. Новая CR-V короче прежней на 105 мм, ниже на 30 мм. Даже колесная база чуть уменьшена, а это уже совсем необычно!

«Я хочу подчеркнуть: CR-V – автомобиль, созданный для асфальта. Он обладает необычным, но совсем не вседорожным силуэтом», – откровения, подобные тем, что

выдавал представитель европейского отделения «Хонды» Кристоф Раст, услышишь нечасто. Ведь речь идет о классе автомобилей, чьи внедорожные возможности, как правило, стараются в меру сил подчеркнуть! А вот еще: «Мы хотели, чтобы новая машина вела себя на дороге как обычный седан или хэтчбек».

Кстати, именно с этой целью центр тяжести понизили на 25 мм, запасное колесо с пятой двери переместили в багажник. Открыв капот, сразу замечаешь, как низко расположен двигатель. Массу машины, кстати, уменьшили на целых 28,7 кг. При этом выросла и жесткость кузова на скручивание.

Лекция закончена, пора за руль! На выбор 2-литровые бензиновые машины, а также дизельная 2,2 л – ее в Украину поставлять не будут. Полагаю, самой востребованной у нас станет «Хонда CR-V» с «автоматом».

В последние годы «Хонда» любит располагать селектор «автомата» или рычаг механической коробки передач на консоли: во-первых, это удобно, во-вторых, освобождает место между сиденьями.





На заднем сиденье даже за рослым водителем усаживаешься с запасом по пространству в коленях и над головой. Каждое из раздельных кресел сдвигается в продольном направлении на 150 мм.

ЭЙ, НАВЕРХУ!

Осмотрю салон позже – подгоняет график мероприятия. Через пару минут мы уже на шоссе, связывающем аэропорт с Барселоной. Скорость растет под напористый голос мотора, выкручивающего в кик-дауне привычные «хондам» 6500 об/мин. Дальше... тишина! На 100 км/ч стрелка тахометра зависает в нижней части шкалы, аэродинамических шумов нет, не слышно и специально подобранных для акустического комфорта шин «Данлоп-Грандтрек» на 17-дюймовых колесах.

Хотя конструкция подвесок по сравнению с предыдущей версией принципиально не изменилась, ощущения от езды все же другие. «Хонда CR-V» действительно напоминает седан, причем далеко не самый дешевый. Порой кажется, будто асфальт устелили тонким

Аэродинамические показатели новой CR-V лучше, чем у предшественницы, на 12%.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HONDA CR-V 2,0 SOHC i-VTEC	HONDA CR-V 2,2-iCDTi
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4530	
ширина	2091	
высота	1810	
база	2620	
колея спереди	1565	
сзади	1565	
Объем багажника, л	534	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1498 (1613*)	1617
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,2 (12,2*)	10,3
Макс. скорость, км/ч	175	174
Топливо	АИ-95	ДТ
Запас топлива, л	58	58
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,7(6,7*)	5,7
городской цикл	10,4 (10,9*)	8,1
смешанный цикл	8,1(8,2*)	6,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	1997	2204
Степень сжатия	10,5	16,7
Мощность, кВт/л.с.	110/150	103/140
при об/мин	6200	4000
Крутящий момент, Н·м	192	340
при об/мин	4200	2000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6 (А5)	М6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электро-усили-телем	реечное с гидро-усили-телем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	225/65R17, 225/60R18	

** С автоматической коробкой передач.*


Самое известное творение Гауди можно рассматривать на ходу благодаря двум стеклянным панелям в крыше «Панорама».


Багажник – двухъярусный, с полкой на высоте 330 мм, которую быстро закрепляешь на полу, если в ней нет необходимости. При разложенных сиденьях объем достигает 955 л.

слоем резины: сколько-нибудь серьезного дискомфорта при наезде на мелкие или «средней тяжести» неровности не чувствую. Под стать и отклики машины на руление: мягкие, но быстрые и точные.

С шоссе сворачиваю на узкую тропу, ведущую в горы. Назвать CR-V «спортсменом» – слукавить. Двухлитровый мотор – эволюция агрегата, дебютировавшего в семействе «Сивик», – развивает 150 л.с. и разгоняет «паркетник» до 100 км/ч за 12,2 с. Отнюдь не рекордные показатели. Тем не менее недостатка в мощности и моменте не ощущается даже в горах. Коробка с гидротрансформатором дополнена системой Grade Logic, подстраивающейся под стиль вождения. Устройство сдвигает момент переключения передач, экономя топливо либо сокращая время разгона.

Как бы взобраться туда, где белеет старинная церквушка? Асфальт кончился, под колесами двухметровой ширины «рельсы» из камня, пересекаемые деревянными «шпалами» – видимо, в дожди дорогу размывает. А вот и грунтовка. В быстром повороте чувствую, как при проскальзывании передних колес подключаются задние. Но ходы подвесок невелики, ни о каких блокировках нет и речи. Да, на вседорожных приключениях можно поставить крест. Впрочем, до церкви мы все-таки добрались…

Тут, наверху, без спешки осмотрел салон: порадовали глаз высокого качества пластик, ▸▸



По сравнению с предыдущей «Хондой» на заднюю ось при необходимости приходит на 20% больше ньютон-метров.

сдержанно-элегантные приборы, затейливый руль с регулировкой по высоте и вылету. Сиденья удобны: с длинной подушкой, широкой и довольно «хваткой» спинкой. В дорогой версии под рукой у водителя еще и восемь электрорегулировок кресла плюс поясничный подпор.

Вкатившись в вечнозеленую Барселону, вновь вспоминаю Гауди. Маэстро признали и поняли далеко не сразу. Новаторство в автомобиле оценить куда проще. Вот, например, второе внутреннее (фирма называет его «переговорным») зеркало в очечнике на потолке. С его помощью здорово присматривать за детьми. Спинка заднего сиденья, складывающаяся в пропорции 40:20:40, позволяет увезти длинномер, при этом усадив назад двоих.

Разумеется, электроники в «Хонде CR-V» тоже предостаточно. Стандартная для всех комплектаций система стабилизации VSA теперь способна контролировать и поведение прицепа: гасить его колебания, которые нередко допускают неопытные водители. Так называемый активный круиз-контроль (ACC) действует на скоростях от 30 до 180 км/ч, автоматически сбрасывает и набирает скорость, в зависимости от наличия препятствий.

А вот, пожалуй, настоящая революция в области пассивной безопасности. Устройство CMBS призвано предотвратить столкновения, в крайнем случае, уменьшить их последствия. Увы, в машинах для Украины его не будет. Частоты, на которых работают подобные системы, закрыты для коммерческих целей, по крайней мере, пока… Мы, видимо, тоже отличаемся особым подходом: жаль, новаторским его не назовешь. □

БЕЗОПАСНОСТЬ НЕ ДЛЯ НАС

Как только расстояние до идущей впереди машины сокращается до опасного, система предотвращения столкновений CMBS привлекает внимание звуковым сигналом и надписью «Brake!» («Тормози!») на панели. Если водитель бездействует, подтягиваются ремни безопасности, причем преднатяжители дважды подергивают ремень: мол, проснись! Если человек опять не реагирует, машина переходит к завершающей фазе: натягивает ремни максимально туго и применяет экстренное торможение.

Как это работает, прочувствовал сам. Самое сложное – не убирать ногу с газа! Машина действительно эффективно тормозит, настигая укрепленный на другой «Хонде» брус (рисковать «живыми» машинами и нашим здоровьем, конечно, не стали). Но окончательно остановить автомобиль должен все же водитель – полная автоматизация тормозов противоречит европейскому законодательству. Кое-какие сомнения, конечно, возникают. Как новинка проявит себя в условиях гололеда и не слишком чистых дорог? Что будет, если машина впереди тоже резко затормозит? Да и работает все это, лишь когда разница в скоростях достигает 15 км/ч. В одной из попыток я, вероятно, ехал на пару километров медленнее – устройство проигнорировало наше с брусом сближение, и… контакт, хоть и слабый, состоялся.



Отвергая семейный уют

Наверное, мир перевернулся: у респектабельной, охраняющей семейные ценности «Вольво» появилось взрывное спорткупе. От привычного взгляда на шведскую марку отказывался Владимир Соловьев. Фото автора и «Вольво».

НЕПРОЗРАЧНЫЕ СТОЙКИ

В 2001 году фирма продемонстрировала SCC (Safety concept car), этакий идеальный с точки зрения активной и пассивной безопасности автомобиль будущего. Не помню, чтобы кому-нибудь на нем удалось проехать, но запомнились оригинальная форма кузова (она весьма напоминает героя этого рассказа) и уникальная обзорность. У концепта было три двери (задняя стеклянная) и прозрачные передние стойки кузова, полностью снимающие проблему «мертвых зон». Задний сектор обзора находился под присмотром радаров, фары заглядывали за поворот. Ночью им помогал источник инфракрасного света. Сказка да и только.

Следующей вехой на пути к спорткупе стал концепт «Вольво-С30», показанный в Детройте в январе 2006-го. С нынешним серийным тезкой они по-



«Вольво-С30» будут выпускать в Бельгии по 65 тысяч в год.

хожи как две капли воды. Тогда же генеральный директор «Вольво карс» Фредерик Арп подтвердил, что для компании жизненно важно пополнить модельный ряд городским автомобилем для приверженцев активного образа жизни. Впрочем, слухи о подготовке производства небольшого «Вольво» на заводе в Бельгии ходили еще раньше…

И вот С30 передо мной. Конечно, без прозрачных передних стоек – но все же с немалым числом технических новинок, унаследованных от SCC. И пусть за эффектной стеклянной дверью скрывается не самый большой багажник. Машину позиционируют для молодых, бездетных, свободных! Придет время, они оценят и вместительный «вольвовский» универсал.

ЗА СТЕКЛОМ

Нажимаю кнопку на спинке переднего сиденья, и оно отъезжает, пропуская меня на заднее кресло. Именно отсюда я решил начать знакомство. Дело в том, что создатели С30 отказались от заигрывания с публикой, предлагая три пассажирских места на заднем диване. Шведы ограничились двумя, зато полноценными креслами. В самом деле, сидеть удобно. Благодаря тому, что кресла сдвинуты к середине, смотреть можно не только в затылок впереди сидящему, но и на дорогу через лобовое стекло. Возможно, человеку рослому покажется, что потолок мог быть и повыше… Впрочем, вы ведь покупаете машину не для того, чтобы созерцать пейзажи с заднего ряда?

Пересаживаюсь на водительское место. Для тех, кто знаком с моделями S40 и V50, оформление передней панели, комбинация приборов покажутся привычными. Очень добротный, приятный на ощупь пластик, фирменная «парящая» консоль из алюминия с кнопками управления климат-контролем, магнитолой и навигацией. Баранка же на С30 просто выдающаяся. Она состоит из трех частей: наружная – кожа натуральная, внутренняя – кожа натуральная перфорированная. Венчает композицию алюминиевая вставка в верхней четверти руля. Сходство с S40 и V50 во внутренней отделке (руль не в счет) подчеркивает принад-

Спорткупе «Вольво-С30» предстоит сыграть роль молодежного автомобиля без ущерба для престижа марки и ее традиций.

Оформление передней панели у С30 ничем не отличается от старшей модели S40.

дняя стеклянная дверь привлекает внимание не только на стоянке.



Симон Ламарре
(Simon Lamarre),
еф по внешнему дизайну C30

Перед нами стояла задача создать машину для молодых людей, живущих в городе. Мне хотелось, чтобы это был еще и эмоциональный автомобиль. За основу взяли концепт SCC и, немного уменьшив, поработали над ним, придав динамики и выразительности. Видите массивные плечи, стремительные, спадающие к задней части линии, подчеркивающие скорость, заднюю стеклянную дверцу и фонари? Эту машину не спутать ни с какой другой. Дополнительную индивидуальность автомобилю владелец может придать сам, комбинируя цвета нижней и верхней частей кузова, материалы интерьера. Передняя часть машины напоминает S40 и V50: это лицо марки, по которому безошибочно угадывается именно «Вольво».

жность «тридцатки» к данно семейству, а вот литера С истеме обозначений «Воль» явно указывает на купе. я полноты счастья семейст не хватает только небольго кабриолета со складной сткой крышей!

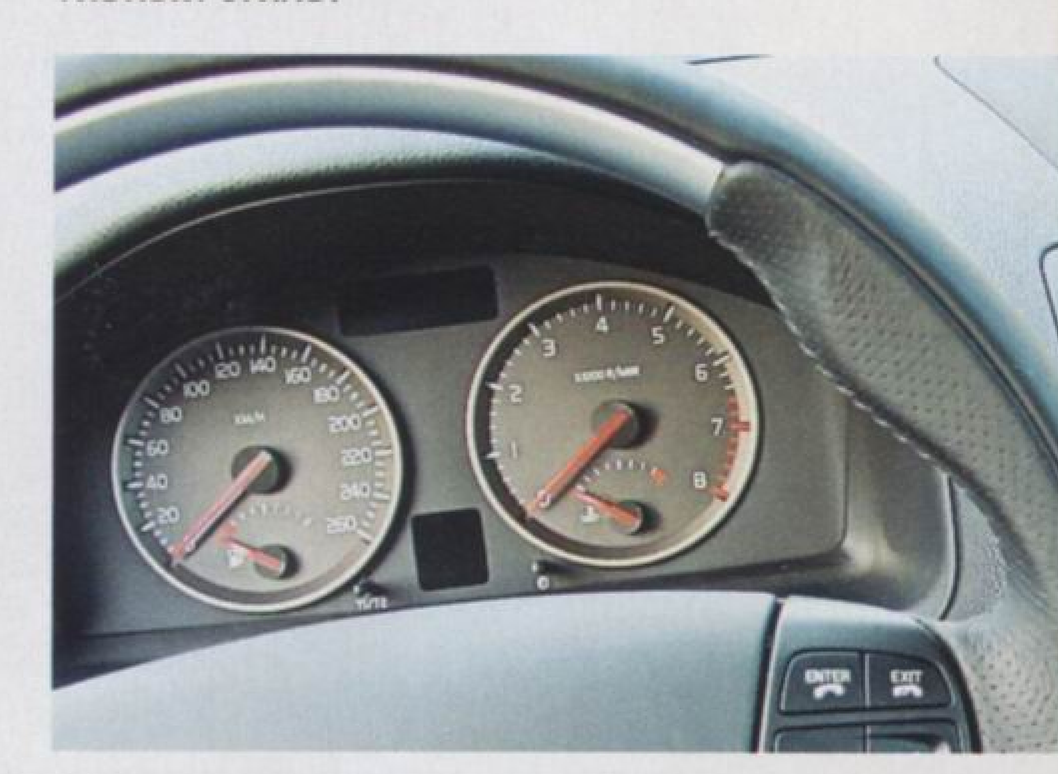
ГОРОДСКОЙ И СПОРТИВНЫЙ

В подтверждение высокого звания спорткупе конструкторы щедро вооружили «тридцатку». Поперечный пятицилиндровый двигатель объемом 2,5 л с турбонаддувом разгоняет машину до сотни за 6,7 секунды. При этом мотор хорошо тянет на «низах» и прощает несвоевременный переход на пониженную передачу.

Майорка, где проходила международная презентация автомобиля, изобилует узкими горными дорожками с хорошим перепадом высот, обратными поворотами, на которых, по образному выражению моего коллеги, машину закручиваешь настолько, что можно прочесть собственный задний номер. Это как раз та среда обитания, в которой мощный компактный автомобиль проявляет себя с лучшей стороны. Затяжные подъемы с обгонами – тоже для него. Поначалу кажется, что руль немного тяжеловат, но привыкаешь очень быстро и наслаждаешься процессом «вворачивания» послушной машинки в петли серпантина.

В городской суете трудно насладиться мощью мотора. Зато приятно ощутить помощь и поддержку со стороны умной электроники. Зажегся оранжевый огонек у правого или левого бокового зеркала – будь осторожнее: в мертвой зоне появилось препятствие – то ли автомобиль, то ли мотоцикл. Умная система распознавания объектов в слепой зоне (BLIS – Blind Spot Information System) не подаст сигнала, когда обгоняешь кого-то с замет-

Алюминиевая вставка в верхней части руля подчеркивает спортивный стиль.





Сдвинутые к середине задние кресла сужают обзор.



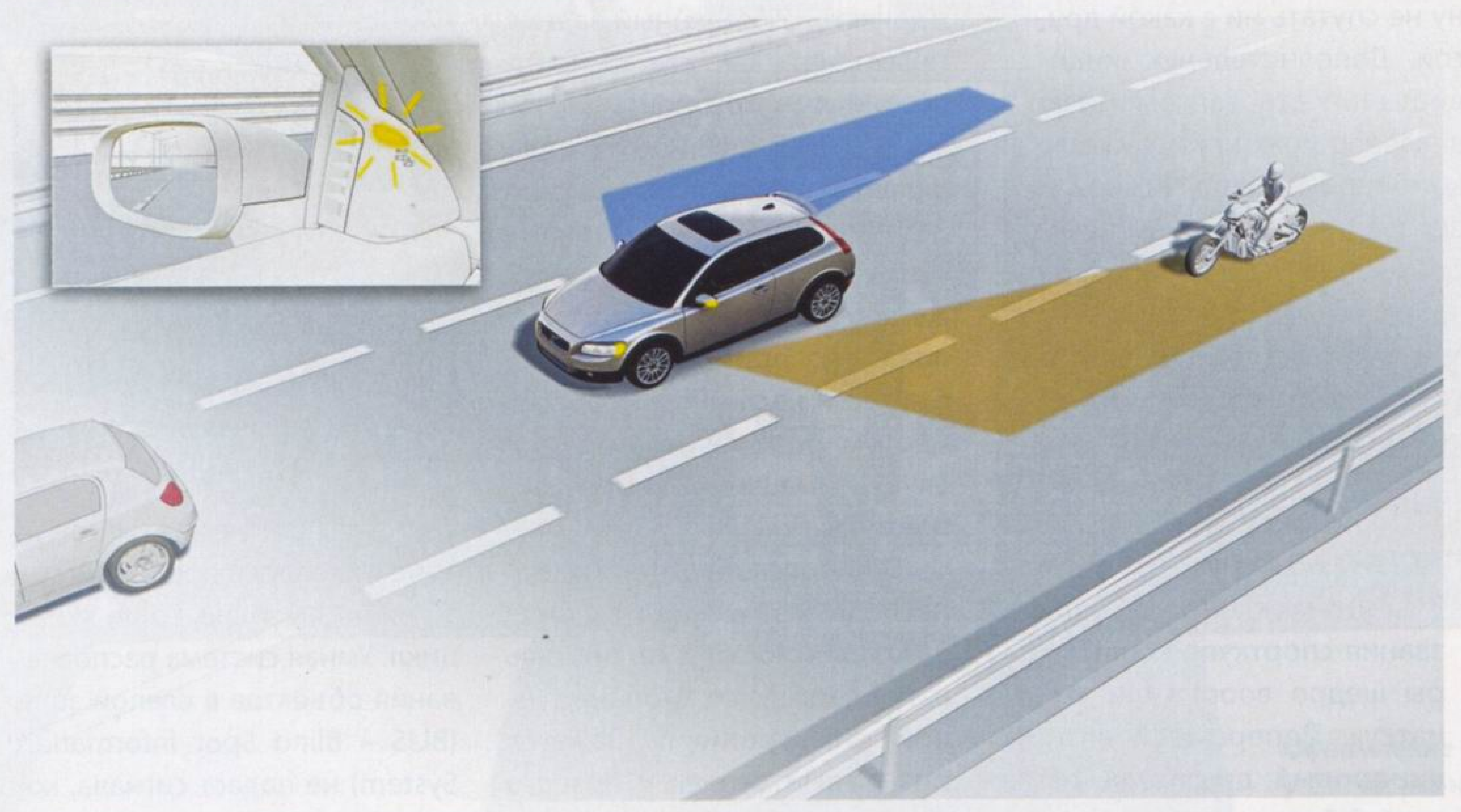
Компактный С30 по пассивной безопасности не уступает большим «вольво».



Багажник без запаски имеет полезный объем 255 л, с запаской – 233 л.

ной разницей в скорости, но стоит другому водителю приблизиться, как тут же высветится предупреждение. На С30, кстати, вещь совсем не лишняя: через стекла обзор назад неважный.

Понимаю, что обзорность и мощность двигателя – понятия не взаимосвязанные. Но уровень комплектаций по мере роста лошадиных сил повышается: хотелось бы, чтобы BLIS был доступен и для простых версий.



Благодаря устройству BLIS понятия «слепая зона» для С30 не существует.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO C30 1,6	VOLVO C30 T5
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4252	
ширина	1782	
высота	1447	
база	2640	
колея спереди	1548	
сзади	1544	
Радиус поворота, м	5,3	
Объем багажника (VDA), л	233	
Снаряженная масса, кг	1204	1404
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	6,7(7,1)*
Макс. скорость, км/ч	185	240(235)
Топливо	АИ-95, АИ-98	
Запас топлива, л	52	
Расход топлива, л/100 км:		
смешанный цикл	7,0	8,7(9,4)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	P5
Число клапанов	16	20
Рабочий объем, см^3	1596	2521
Мощность, кВт/л.с.	74/100	162/220
при об/мин	6000	5000
Крутящий момент, Н·м	150	320
при об/мин	4000	1500–4800
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	M6 (A5)
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/55R16	225/40R18

*В скобках – для машин с автоматической трансмиссией.

Надо полагать, спортивные нотки у стосильного купе будут менее выражены по сравнению с мощными версиями. Хотя в целом, по динамике – 11,8 с до 100 км/ч – он ничем не будет отличаться от середнячков гольф-класса. Зато это будет настоящий стильный и традиционно безопасный «Вольво». И одновременно городской, молодежный, бросающий вызов семейному уюту. □

Новый облик «Рекстона»



Вседорожник SsangYong Rexton, сборка которого идет на Кременчугском автосборочном заводе, претерпел рейстайлинг. Обновили внешность и интерьер авторы первой версии кроссовера – студия Italdesign. Кроме того, усилен кузов рамной конструкции, стал больше дорожный просвет. В зоне переднего моста он увеличился на 27 мм и достиг 247 мм, а задний мост подняли на 6 мм, получив в итоге 206 мм.

SsangYong Rexton II комплектуется лицензионными силовыми агрегатами Mercedes-Benz. Рядный 5-цилиндровый турбодизель объемом 2,7 л с системой впрыска Common Rail развивает 165 л.с. Коробки передач – пятиступенчатые: механическая (только в базовой версии) и «автомат» T-Tronic с режимом ручного переключения. С автоматической КПП вседорожник полной массой 2760 кг имеет максимальную скорость 170 км/ч, разгоняется до «сотни» за 12 с и расходует в городском цикле 12,7 л топлива на 100 км.

Системы полного привода SsangYong Rexton II разработаны компанией Borg Warner. Базовая комплектация Region имеет принудительно подключаемый передний мост (на скорости до 70 км/ч) и понижающую передачу. Управление режимами раздаточной коробки снабжено электроприводом. Более дорогие версии Standart и Deluxe комплектуются системой постоянного полного привода Torque-on-demand, в которой крутящий момент между осями распределяет электронно-управляемая муфта.

В стандартное оснащение Rexton II входят системы ABS и EBD, адаптивный усилитель руля с регулировкой рулевой колонки по высоте, климат-контроль с двойной очисткой воздуха, полный электропакет, подушки безопасности водителя и пассажира, вставки в дверях для поглощения бокового удара, противотуманные фары и легкосплавные 16-дюймовые диски. В топовой версии Deluxe имеются обитые кожей сиденья с электроприводами и памятью положений, круиз-контроль, парктроник, релинги на крыше, а также «спортивный пакет» – накладки на боковинах и подножки.

Стоит SsangYong Rexton II в зависимости от комплектации от $ 32 500 до $ 41 000. В декабре на КрАСЗе собраны 40 обновленных вседорожников.

Ниссановские лидеры

В 2006 году компания «Ниссан Мотор Украина» продала 6904 автомобиля Nissan, в том числе 1467 Almera Classic, 1179 Micra и 885 X-Trail. Модель Almera Clasic стала доступна украинским покупателям в мае 2006 года. Продажи Micra и X-Trail возросли по сравнению с 2005 годом на 38% и 26% соответственно.





«Гетц» для романтиков

«Хюндай Мотор Украина» начала новый год с акции «Романтик», как бы предлагая своим клиентам продлить праздничный настрой. Каждый, кто купит до 20 февраля в дилерской сети компании автомобиль Hyundai Getz, гарантированно получит возможность провести романтичный уикэнд на двоих в одной из гостиниц сети «Премьер Отель».

«ВИПОС» выходит в лидеры

Официальный импортер Audi в Украине «Автомобильная группа «ВИПОС» преодолела тысячный рубеж годовых продаж – в 2006 году были проданы 1122 Audi – на 34% больше, чем в 2005-м. Также компания поставила в Украину 42 эксклюзивных автомобиля Bentley. По темпам роста продаж «ВИПОС» стал лидером среди украинских импортеров премиум-брендов. Наибольшим спросом у покупателей пользуется Audi A6 (492 проданных автомобиля), на втором месте A4 (250 машин), на третьем – кроссовер Q7 (223 автомобиля). Активнее всего продавали Audi автоцентры Киева и Днепропетровска – соответственно 40% и 21% общего объема продаж.

В прошлом году «Автомобильная группа «ВИПОС» вывела на рынок девять новых моделей Audi, построила в Киеве современный импортерский комплекс и крупнейший в Украине автоцентр. Сегодня «ВИПОС» имеет самую разветвленную дилерскую сеть среди украинских представителей премиум-брендов: автосалоны и сервисные станции Audi работают в 12 городах. В 2007 году новые концептуальные автоцентры откроются в Симферополе, Хмельницком и Донецке, а в Киеве появится первый автосалон Lamborghini. Модельный ряд пополнят спорткупе Audi R8, кабриолет A5 и обновленное семейство A4.



Автоцентр в райцентре



Компания «УкрАвтоЗАЗ-Сервис», официальный дистрибьютор автомобилей Opel и Chevrolet, расширяет свою дилерскую сеть: в городе Белая Церковь Киевской области открылся автоцентр «Сфера-Авто». В автосалоне на площади более 800 кв.м будет предлагаться к продаже весь модельный ряд автомобилей Opel, Chevrolet и ZAZ. «Изюминкой» шоу-рума стала одна из ярких премьер последнего Парижского автосалона – Opel Vectra OPC.

Новый автоцентр имеет сертифицированную СТО, отдел запчастей и стол заказов. В ближайшее время добавится магазин с широким ассортиментом оригинальных запчастей и аксессуаров.

ГАЗ станет дороже

Речь не о «голубом топливе», а об автомобилях: Горьковский автозавод с 1 января 2007 года увеличил на 5% отпускные цены на свою продукцию. Таким образом, «Волга» ГАЗ-31105 с мотором «Крайслер» на украинском рынке будет стоить почти $ 11 500. При этом комплектация автомобиля не изменится: в ней по-прежнему отсутствуют ABS, кондиционер и подушки безопасности.



Бег с препятствиями

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев

Сегодня магистральные грузовики из Набережных Челнов раскупать не торопятся, предпочитая иномарки западного производства. Оживить спрос призван КамАЗ-5460 «Стайер». Впрочем, проекту без малого десять лет (тогда его звали «Континент»), но только теперь дело дошло до серийного выпуска. Посмотрим, так ли он хорош, как обещают.

Первое, что бросается в глаза – у машины мал клиренс. До «лыжи», защищающей снизу радиатор, всего 250 мм – для «забегов» по нашим дорогам явно недостаточно. Но и на Запад нет смысла соваться – высота седла 1200 мм, а для высокой фуры нужно 950 или хотя бы 1050 мм. А ведь седло импортное и шины стоят низкопрофильные: «Пирелли» с высотой профиля 60%. «Виновата» унифицированная с самосвальной рама с высокими лонжеронами. Она, конечно, прочна и технологична – позволяет при минимальных затратах создавать грузовики с разными колесными базами. Только сделать на ней «европейский» магистральный тягач не помогла даже пневмоподвеска ведущего моста.

Кроме того, машина очень длинная, база почти четыре метра. Значит, и в заграничный габарит – длину 16,5 м автопоезд уложится, жертвуя объемом перевозимого груза. Видимо, суждено «Стайеру» бегать по отечественным дорогам, выглаживая их стеклопластиком бампера и «лыжей» радиатора.

В кабине – современная панель, удобные крышки ящиков, наверху полка, комбинация приборов дополнена тахографом. Благодаря дополнительной ступеньке забираться в нее удобно. Но стоит закрыть дверь, изнутри видно, как обивка цепляется за передний поручень. Того и гляди, протрет «кожзам».

Рулевая колонка регулируется по углу наклона, с пневмофиксатором, но расположен руль неудобно, внизу панели. И нет регулировки по высоте – неудачное сочетание с пневмоподвеской сиденья. Под установку турецких кресел «Пилот» арки колес опустили примерно на 100 мм, но ровного, «европейского» пола так и не получилось: тоннель двигателя громоздится между сиденьями, как и тридцать лет назад.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
КАМАЗ-5460-22

■ Общие данные

Снаряженная масса, кг	7350
Полная масса автопоезда, кг	40 000
Нагрузка на ССУ, кг	10 500
Макс. скорость, км/ч	не менее 100

■ Двигатель: ТД, V8, 11,76 л, 294 кВт/400 л.с. при 1900 об/мин, 1730 Н·м при 1400 об/мин, Евро III

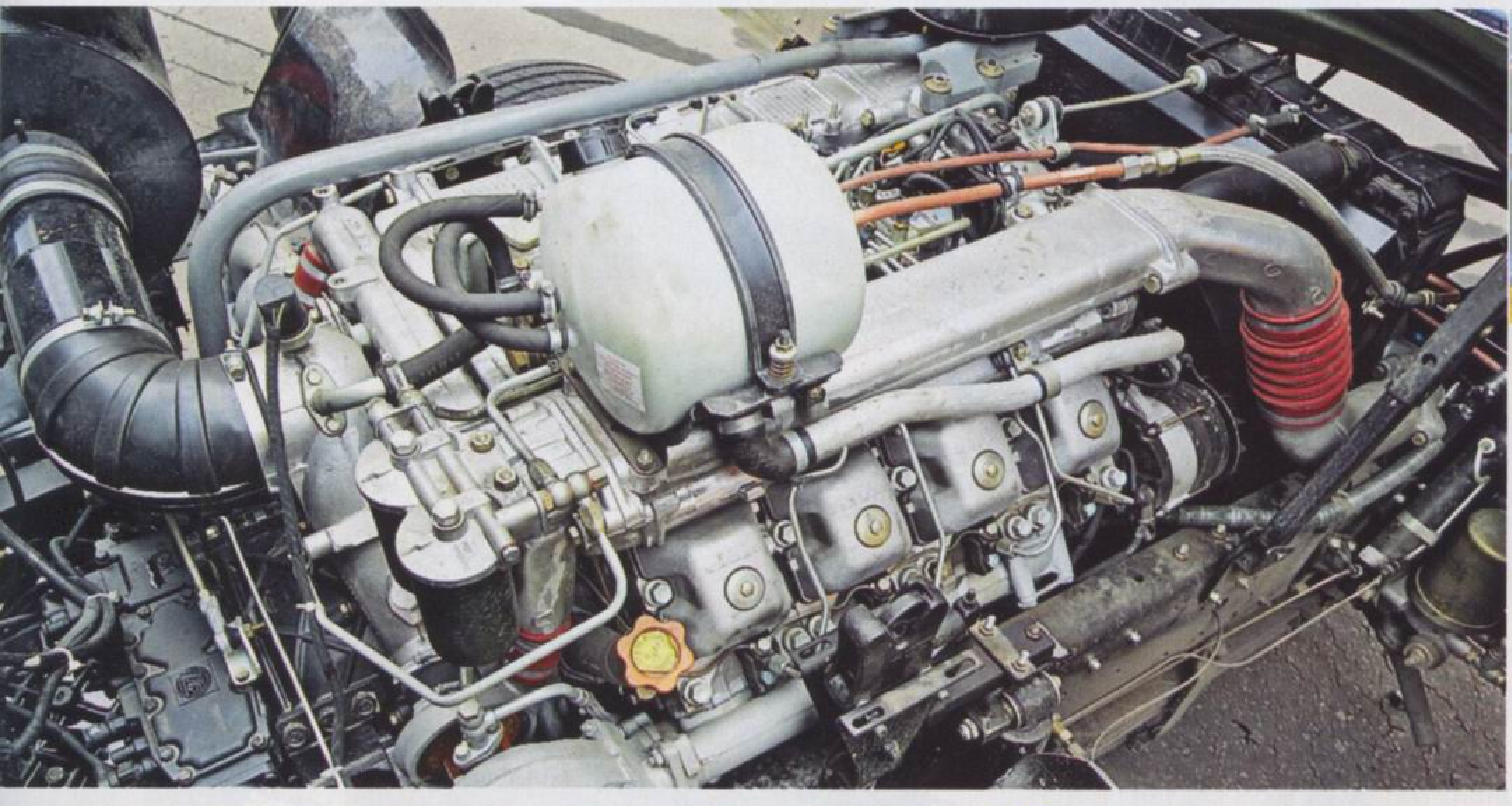
■ Трансмиссия: М16, главная передача – одинарная гипоидная с блокировкой дифференциала

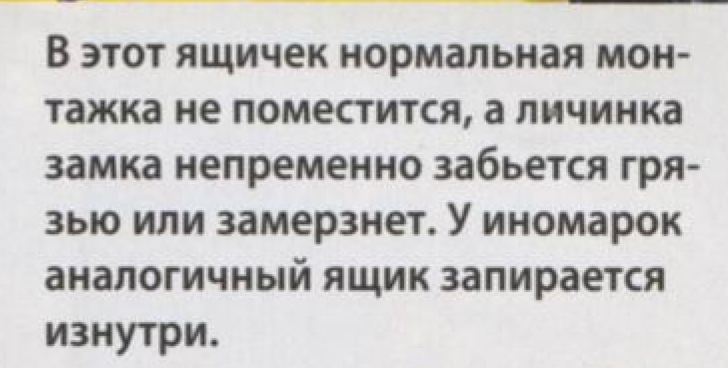
■ Ходовая часть: подвеска спереди – рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS; шины 315/60R22,5.

Хорошо, хоть немного увеличили высоту кабины – до 1680 мм. Добавить бы еще 200, чтобы можно было встать в полный рост. Вероятно, это учтут на новой, но ее обещают сделать только к 2008 году.

На первый взгляд, новый мотор мало чем отличается от двигателей первых КамАЗов. На самом деле современные длинноходные дизели размер-







В этот ящичек нормальная монтажка не поместится, а личинка замка непременно забьется грязью или замерзнет. У иномарок аналогичный ящик запирается изнутри.

Четырехсотсильные моторы – одни из самых молодых на КамАЗе, так что подтверждения заявленному ресурсу в 800 тыс. км у эксплуатационников пока нет.



Для «дальнобоя» нижняя полка узка, а раскладывать верхнюю кроме того и хлопотно.



Несмотря на импортные кресла, особого комфорта водитель не получил.

ности 120x130 с прежними «квадратными» 120x120 унифицированы меньше чем на треть.

Изменена силовая схема блока, коленвал стал легче и прочнее, а поверхность шеек тверже. Усилено крепление маховика, на переднем носке коленвала появился гаситель крутильных колебаний, шатуны стали жестче. Вместо гидромуфты вентилятора – электромагнитная или импортная вязкостная. В системе смазки установлены два сменных фильтрующих элемента с разной дисперсностью очистки. Изменена поршневая группа. Ресурс, заявленный производителем, – 800 тысяч километров.

Самый слабый мотор сегодня развивает 240 л.с. Казалось бы, чем гордиться – за 30 лет прибавили всего 30 сил. Но даже у «слабачков» крутящий момент вырос на треть. С двенадцати без малого литров объема сегодня снимают от 240 до 400, а в некоторых случаях и 450 л.с. Очень неплохо, учитывая, что головки блока по-прежнему двухклапанные. Здесь велика заслуга турбокомпрессоров. На КамАЗе есть собственное производство ТКР, но на мощные моторы устанавливают пару американских «Швитцеров». Удельный расход топлива современных камазовских моторов составляет 204 г/кВт·ч, что на 10–15 граммов больше, чем у иномарок. Приблизиться к ним и выполнить нормы Евро III должна помочь современная топливная аппаратура. Здесь есть выбор: традиционный ярославский ТНВД, но с электронным управлением или немецкий «Бош». Такие насосы дали возможность оснащать КамАЗы круиз-контролем и ограничителем скорости.

Интересно, что крутящий момент новых моторов уже превысил возможности коробок ZF16S 151 (их недавно начали собирать в Челнах на СП «ZF-Кама»). Выдюжат ли «немцы» работу с перспективными дизелями?

Не помешало бы «Стайеру» обзавестись и новым управлением КП – рычаг, закрепленный на двигателе, давно изжил себя. Нужны тросы и две клавиши для демультипликатора и делителя. Тогда в кабине станет тише и удобнее. Показать бы немецким партнерам КамАЗа российский способ борьбы с шумом – телогрейка на моторе, а в правом рукаве – рычаг коробки, чтоб не дребезжал!

Отрадно, что в Челнах расширяют связи с зарубежными производителями узлов и агрегатов. Вместо тюменского диафрагменного сцепления ставят «Закс», альтернатива шадринским автономкам – «Эберспехер», и все чаще применяют немецкий рулевой механизм RBL. Самый мелкий импортный узел, наверное, кран ручника «Вабко», а самый большой агрегат – гипоидный ведущий мост RABA. Во времена Союза венгерские мосты были эталоном надежности.

Тягач еще далек от совершенства, но своего покупателя он найдет. Возможно, не сразу, но ведь «Стайер» – это бегун на длинные дистанции. □



Топ-модель семейства – магистральный «Констеллейшн 19-320».

Созвездие южного полушария

В нынешнем году в Европу начнут поставлять тяжелые грузовики «Фольксваген-Констеллейшн» из Бразилии. Самый большой «народный автомобиль» представляет Юрий Нечетов. Фото: «Фольксваген».

У европейцев марка «Фольксваген» прочно ассоциируется с легковыми автомобилями и развозными грузовичками. Однако есть и другой «Фольксваген» – в Бразилии концерн уже четверть века выпускает автобусы, средние и тяжелые коммерческие автомобили, занимая лидерский 30-процентный сегмент рынка. Современный завод в Рисинде, неподалеку от Рио-де-Жанейро, выпускает 36 тыс. машин в год, из которых часть экспортирует в Аргентину (3,3 тыс.), Мексику (1,2 тыс.), другие страны Центральной и Южной Америки (4,0 тыс.), Африку и на Средний Восток (0,5 тыс.) – всего в 41 страну мира.

Характерная черта машин – сравнительная простота, повышенный запас прочности, доступная цена. В общем, все качества, необходимые для эксплуатации в «третьих странах».

БРАЗИЛЬСКАЯ РОДНЯ

Производственная программа состоит из четырех семейств. «Фольксбус» (Volksbus) – общее название малых, городских и междугородных автобусов, различающихся размерами, вместимостью и компоновкой. Сравнительно легкие грузовики «Деливери» (Delivery) имеют полную массу пять или восемь тонн. К слову, система обозначений и автобусов, и грузовиков проста и понятна: первое число в индексе примерно соответствует полной массе транспортного средства в тоннах, второе – мощности двигателя в лошадиных силах.

Наиболее многочисленное семейство «Уокер» (Worker) – полной массой от 7 до 26 т. Эти автомобили в двух- или трехосном исполнении предназначены для особо тяжелых условий эксплуатации. Любопытно, что в целях удешевления оба грузовых семейства используют одну и ту же кабину, доставшуюся в наследство от европейского бескапотника «Фольксваген-LT» 1975–1996 годов вы-



Автобусы легкой серии «Фольксбус» (Volksbus) полной массой от 5 до 9 т имеют классическую компоновку.

«Деливери 5-140» отличает от более тяжелой модификации 8-150 односкатная ошиновка заднего моста.

Обширное семейство «Уокер» представлено двумя десятками модификаций полной массой от 7 до 26 т.

Модель 17-250 внешне практически неотличима от других, сравнительно легких модификаций «Констеллейшна».

трехосного «Констеллейшна 24-250» ведущая ось средняя, а задняя лишь поддерживающая.



Кабину магистрального тягача «Констеллейшн 19-320» отличают три ступеньки под дверями и дополнительная пара противотуманных фар.

пуска. Ну а возглавляет немецкую диаспору в Бразилии «Констеллейшн» (Constelletion), дебютировавший чуть больше года назад. В переводе его имя означает созвездие.

НЕ ТОРМОЗИТЕ НА СВЕТОФОРЕ

Новый грузовик создавался, что называется, с нуля, на это потрачено четыре года и $400 млн. Семейство открывают сравнительно легкие двухосные модификации 13-180, 15-180 и 17-250, каждая располагает четырьмя вариантами колесной базы. Они снабжены соответственно дизелями MWM и «Камминс» (Cummins) и механическими коробками передач «Итон» (Eaton). «Средняя» модификация 24-250 имеет колесную формулу 6х2 и три варианта базы.

Топ-модель – магистральный тягач «Констеллейшн Титан Трактор 19-320» (Titan Tractor). Возможная ассоциация с бульдозером неверна, tractor в переводе означает именно тягач. Здесь стоит практически тот же мотор «Камминс» 8,3 л, но форсированный до 320 л.с., в паре с ним работает 16-ступенчатая коробка передач ZF. Основные агрегаты, как и у большинства серьезных грузовиков, тоже от специализированных производителей: мосты «Меритор» (Meritor), сцепление «Закс» (Sachs), тормоза «Вабко» (Wabco).

На автомобили устанавливают короткую «дневную» кабину с низкой крышей или длинную и высокую со спальными местами. Моторы соответствуют действующим в Бразилии нормам Евро III, коробки передач только механические, тормоза барабанные – на пыльных и грязных дорогах они более живучи, чем дисковые. В списке базового оборудования нет ни ABS, ни регулируемой рулевой колонки, ни кондиционера. Вместо последнего бразильские водители часто используют охлаждение водяной испарительной системой. Кроме того, лобовое стекло сравнительно небольшой площади позволяет кабине меньше нагреваться под жарким солнцем. Среди опций есть специфическое устройство – прикрывающая ступеньки «калитка», которая, оказывается, служит не столько для защиты от грязи, сколько от захвата машины налетчиками, например, при остановке на светофоре.

ИЗ БРАЗИЛИИ В ЕВРОПУ

В прошлом году «Фольксваген-Констеллейшн» стал известен любителям автоспорта в Старом Свете – автомобиль был «пейс-траком» чемпионата по трак-рейсингу. Свою нишу бразильские грузовики найдут – весьма вероятно, что в этом году их начнут поставлять в Восточную Европу. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
VOLKSWAGEN CONSTELLATION 19-320 (4x2)

Общие данные

Размеры, мм:

длина	6085
ширина	2507
высота	2949 (3364*)
база	3560
колея спереди/сзади	2096/1847
Снаряженная масса, кг	6300 (6400*)
Полная масса, кг	17 100 (45 000**)
Максим. скорость, км/ч	107, 118***
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	275, 2х275, 480

Двигатель: ТД Cummins, Р6, 8,3 л, 235 кВт/315 л. с. при 2000 об/мин, 1288 Н·м при 1300–1600 об/мин

Трансмиссия: заднеприводная, М16

Ходовая часть: подвеска – зависимая рессорная (опция – пневматическая сзади); рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – барабанные с усилителем; шины 275/70R22,5, 275/80R22,5, 295/80R22,5

Со спальной кабиной. **Полная масса автопоезда. *С главными парами 4,10 или 3,73 соответственно.*

Концептуальная экономия

Юрий Нечетов. Фото автора

На грузовом автосалоне в Ганновере компания ИВЕКО продемонстрировала «Транспорт-Концепт» – автопоезд ближайшего будущего на базе модели «Стралис». Его высокая эффективность достигнута всемерным снижением потерь – в проекте, работа над которым длилась 14 месяцев, реализовано шесть изобретений.

В крейсерских режимах автопоезд расходует до 40% топлива на преодоление аэродинамического сопротивления. Чтобы его снизить, был оптимизирован «обвес» кабины Active Space и форма спального отсека, бампер опущен до 180 мм над асфальтом и дополнен спойлером, закрывающим днище до передней оси.

Щитки позади кабины применяют давно, но они лишь частично закрывают щель – тягачу и полуприцепу нужна взаимная подвижность. На концепте щитки дополнены мягким надувным гребнем, который полностью перекрывает зазор на высоких скоростях, а при маневрировании сдувается. Другие щитки закрывают с боков нижнюю часть автопоезда, уменьшая вихреобразование в прилегающей зоне и снижая паразитную циркуляцию воздуха под днищем. Этому же способствует и пневмоподвеска, автоматически поддерживающая минимальный дорожный просвет. Кроме того, правильно организовать потоки помогают боковые жабры-воздухозаборники на прицепе. Обвес сужается к корме, а завершает его еще одна надувная юбка со скругленными гребнями, установленная на задней кромке прицепа.

Односкатные покрышки «Континенталь Супер Сингл» облегчили ведущую ось тягача более чем на центнер и уменьшили расход топлива на 4%. Снижены и внутренние потери 500-сильного двигателя «Курсор-10» – «умное» управление поддерживает на минимально достаточном уровне энергопотребление помпы системы охлаждения, гидронасоса усилителя руля, компрессоров пневмосистемы и кондиционера, генератора. Кроме того, облегчена конструкция автопоезда, прицеп удлинен на 1300 мм, проведены другие доработки.

Результаты оказались впечатляющими. Полезная нагрузка увеличилась на 15%. При этом расход топлива уменьшился на 15%, а в пересчете на тонну груза – почти на четверть! Также на четверть снизились и выбросы вредных веществ. Более совершенные машины позволят увеличить грузооборот на 15–20% и прибыль перевозчика на 9%. Или, при том же объеме перевозок, на 13% сократить автопарк.



Обтекатели и надувная юбка на задней части полуприцепа позволили существенно снизить аэродинамическое сопротивление.

У концептуального автопоезда Transport Consept от IVECO топливная эффективность улучшена на четверть!

Новый год по музыкальному календарю

Денис Чиликин

В наступившем году PIONEER серьезно обновил свою линейку: головные устройства, акустические системы, усилители, видеосистемы и навигация. В дизайне от прежней концепции PIONEER не отказался, но добавил шарма и технологичности. Потому большая часть аппаратов и компонентов осталась узнаваемой. Головы не только освежили косметически, но и дополнили функциями. Все модели снабдили поворотным регулятором громкости (энкодером), а встроенный усилитель, даже у самого младшего ресивера, теперь мощностью 4x50 Вт. Передняя панель похудела и стала на несколько миллиметров тоньше, благодаря чему головные устройства меньше выступают.

Часть моделей теперь не только поддерживают кириллицу в заголовках, но и предлагают полностью русифицированное меню. Есть в линейке головные устройства с расширенным диапазоном FM.

Помимо основной серии, интересны и небольшие ответвления: модели с индексом BT – технология Bluetooth и MP – броского внешнего вида и с расширенными возможностями коммутации (разъем USB, поддержка плееров iPod, аудиовход AUX).

Более дружественным стал PIONEER и по отношению к штатным системам автомобиля. Не секрет, что многие владельцы воздерживаются от замены заводского ресивера лишь по одной причине – не желают расставаться со штатным дисплеем или кнопками ДУ на руле. Но теперь появилась возможность заказывать в сервисных центрах переходники для ДУ и дисплея, а также специальные рамки-переходники для монтажа.

Чуть меньшие изменения коснулись акустики PIONEER. Тем не менее они прослеживаются и в бюджетных моделях, и в профессиональных SPL-сабвуферах – тех, что используют в соревнованиях по максимальному звуковому давлению. Усилители нового поколения предстали столь же разнообразными – они так же стали изящнее, мощнее и обзавелись улучшенными фильтрами.

Наиболее удачные модели конца прошлого года без изменений перекочевали в нынешний. Среди них ресивер DEH-P88RS, получивший не одну награду. □



PIONEER GM – 6300F

Недорогой 4-канальный усилитель за 845 грн. Наличие входов высокого уровня и синхронизации включения позволяет использовать его с устройствами без линейного выхода.



PIONEER DEH – 2910MP

Малыш из новой линейки PIONEER стоимостью 550 грн.



PIONEER DEH – P40MP

Модели MP с эффектным дизайном рассчитаны в первую очередь на молодых и продвинутых пользователей. Цена аппарата – 750 грн.





PIONEER DEH – P4900IB

Двухстрочный дисплей, откидная панель, вход AUX, прямое подключение iPod доступны уже в 4-й серии. Цена – 850 грн.

Двойное удовольствие

Денис Чиликин



PROLOGY CMD-220UR

Ориентировочная цена – 620 грн.

Каким должен быть ресивер – незаметным, теряющимся в интерьере или, наоборот, своего рода изюминкой приборной доски? Prology явно склоняется к последнему варианту.

Дисплей занимает добрую половину передней панели. Если аппарат расположен ниже уровня глаз, то к читабельности претензий нет. Но уже под прямым углом разборчивость ухудшается. Клавиши – на редкость крупные, нажимаются четко. Основные настройки – с помощью поворотного регулятора (энкодера): достаточно распространенная и в целом удачная схема. Единственное замечание – небольшой люфт «крутилки».

Аппарат поддерживает MP3-диски и CD-Text. Источники аудиосигнала – диск, тюнер или внешнее устройство (через вход AUX) – например, телевизор или плеер. Линейных выходов – две пары: фронт и тыл. Тюнер – с системой RDS; при этом благодаря функции CT часы могут настраиваться автоматически. Диапазон FM – так называемый расширенный (65–74 МГц и 87,5–108,0 МГц).

РЕЗЮМЕ. Простой и недорогой аппарат.



PANASONIC CQ-CK2303W

Ориентировочная цена – 1420 грн.

Комбинация кассеты и диска весьма актуальна для нашей страны. С одной стороны, еще не все поставили крест на кассете – есть запасы. С другой – CD лучше по всем статьям. В двухдиновых устройствах то и другое может соседствовать.

Элегантная панель с алюминиевой вставкой не останется незамеченной в интерьере. Кстати, на сайте производителя есть виртуальная примерочная, где найдется большинство аппаратов и салонов авто.

Поворотный регулятор – довольно скользкий: видимо, того требовал дизайн. Дисплей небольшой, но читается вполне достойно.

Управление кассетой – полностью электронное, то есть без механических кнопок и с привычными функциями (пропуск пауз, перемотка желаемого количества треков и т.д.). Предусмотрена система шумопонижения Dolby B. Секция CD, помимо распространенного MP3, поддерживает и формат WMA. Пара линейных входов поможет подключить к аппарату различные внешние устройства – как быстросъемные (например, плеер через разъем на лицевой панели), так и постоянные (есть разъем на тыльной части). Предусмотрена и пара выходов.

Звучание аппарата значительно лучше уровня штатных систем. Для тех, кто любит необычное, предусмотрен DSP, процессор – он займется эмуляцией различных помещений.

РЕЗЮМЕ. Элегантный и ровный во всех отношениях аппарат.



JVC KW-AVX706

Ориентировочная цена – 5 000 грн.

На лицевой части «двухдинового» устройства – дисплей с диагональю 6,5 дюйма. Передняя панель с экраном регулируется по углу наклона – за ней прячется слот для дисков и карт памяти. Качество изображения, естественно, выше, чем у простых портативных телевизоров ценой в несколько тысяч – это заметит любой пользователь. Отличный запас по яркости и достаточные углы обзора по горизонтали в автомобиле особенно актуальны.

По части считывания форматов этот аппарат – полиглот: MP3 (с русскими заголовками), WMA, WAV. Заметим, аппарат читает не только с дисков и карт, но и с DVD. Справляется с фильмами стандарта DIVX (MPEG 4) и DIVX Ultra. Привычные CD, DVD-видео и DVD-аудио и JPEG обрабатываются почти мгновенно.

Важная особенность – встроенный декодер объемного звучания 5.1 и функция двойной зоны развлечения. Предусмотрены аудио- и видеовходы и выходы, поэтому подключить камеру заднего вида или, скажем, вывести сигнал на монитор – не проблема.

РЕЗЮМЕ. Универсальный аппарат для видео и аудио с хорошей функциональностью рассчитан на широкий круг пользователей.

Совместимо с жизнью

Наименование – мультимедийное устройство Prology MDD-725T.

Ориентировочная цена – 4185 грн.

■ В линейке DVD-проигрывателей Prology появилась моторизованная модель MDD-725T. В ней есть Bluetooth®, встроенный интерфейс iPod®, слот для карт памяти SD/MMC.

Проигрыватель совместим со всеми популярными аудиовидеоформатами DVD, MPEG4, VCD, CD, MP3, WMA, JPEG. Встроенный ТВ-тюнер обладает памятью на 72 станции: 24 ТВ, 24 FM, 12 УКВ, 12 АМ. Навигация – по сенсорному экрану. Через Bluetooth® можно звонить, даже если телефон лежит в сумочке или на сиденье – на дисплее отобразятся все вызовы.

У MDD-725T 5.1-канальный аудиовыход RCA, A/V вход, видеовход для камеры заднего обзора, A/V выход второй зоны и видеовыход. Выходная мощность 4 x 50 Вт. Монтажный размер – 1DIN.



Дышите глубже!

Наименование – салонный фильтр для ВАЗ-2110.

Ориентировочная цена – 50 грн.



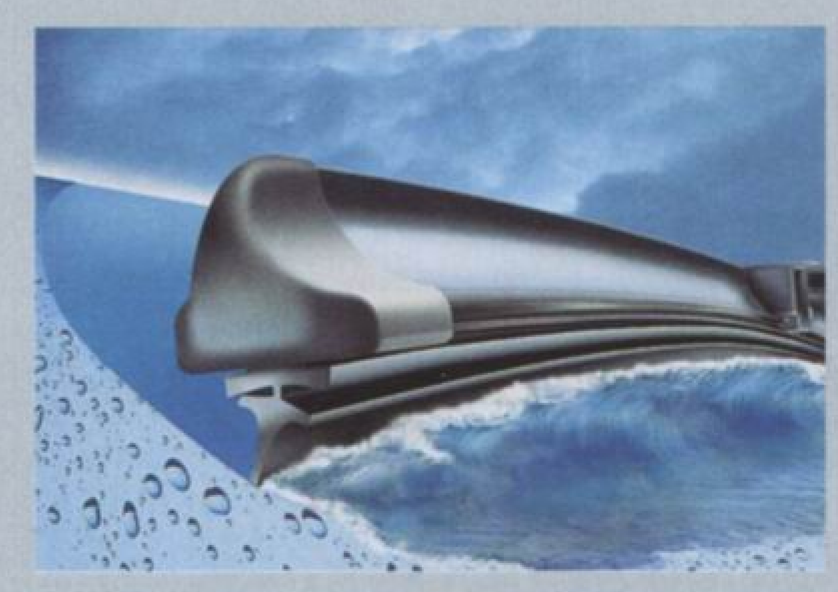
■ Завод «Невский фильтр» представляет новинку – салонный антибактериальный фильтр с активированным углем для автомобиля ВАЗ-2110 и его модификаций. Проблема многих салонных фильтров – неплотное прилегание в корпусе, в результате чего воздух в салон автомобиля попадает, минуя фильтрующий элемент. Невский фильтр лишен этого недостатка – герметичность обеспечивается за счет жесткого каркаса. Фильтрующий элемент изготовлен из тонковолокнистого антиаллергенного материала с активированным углем. Производитель рекомендует менять фильтр каждые 15 000 км пробега.

Аэрощетки

Наименование – щетки стеклоочистителя.

Ориентировочная цена – от 262 до 280 грн.

■ Компания Bosch нашла альтернативу традиционным шарнирно-рычажным щеткам стеклоочистителей. Щетки нового поколения «Aerotwin» в основе конструкции имеют встроенную упругую пластину из стали – благодаря ее прижимной силе щетки полностью повторяют форму лобового стекла, а значит, обеспечивают высокое качество очистки и отличную видимость. Для быстрой установки «Aerotwin» на стандартные щеткодержатели используется адаптер «Quick-Clip». Комплекты щеток «Aerotwin» подходят более чем к 80 различным моделям автомобилей, включая VW Golf III, VW Passat, Ford Fiesta и Focus, Audi A4, Renault Scenic и Laguna, Opel Vectra и многим другим.



Про свечи

Наименование – свечи зажигания Finwhale PRO.

Ориентировочная цена – от 28 до 57 грн.

■ Компания Finwhale значительно расширила номенклатуру свечей зажигания за счет серии PRO для легковых автомобилей. Она создана на базе серии Premium и Professional и дополнена новыми позициями. Производитель гарантирует, что 41 тип свечей новой линейки позволяет охватить более 90% автомобилей, эксплуатируемых в России и странах СНГ. Для удобства потребителей на упаковке свечей PRO, помимо оригинального номера, приводится и «старый» номер свечей серии Professional. Более красочной стала упаковка – в частности, теперь изображение свечи на ней цветное. В такой «рубашке» они будут лучше видны на прилавке.



Карманный аллигатор

Наименование – двусторонняя охранная система.

Ориентировочная цена – 485 грн.

Создатели двусторонней сигнализации Alligator Defender D-910 смогли предложить по вполне доступной цене большой набор полезных функций. Четырехкнопочный брелок-передатчик имеет цветной LCD-дисплей, на котором индицируются все функции и режимы работы охранной системы. Брелок оснащен не только громким звуковым сигналом, но и вибрpark звонком – как у мобильного телефона. Сигнализация обладает функцией центрального замка, причем двери возможно отпирать в два этапа – сначала водительскую, затем все остальные. При включении зажигания система закроет все замки, а при выключении – откроет. Сигнализация способна управлять и электростеклоподъемниками. Постоянно изменяемый код имеет защиту от сканирования и перехвата. Среди прочих возможностей – 6 независимых зон охраны, улучшенный режим Anti-HiJack, управление внутрисалонным освещением, функция поиска автомобиля, бесшумный режим охраны и пассивная постановка на охрану.



Силиконовый продукт

Наименование – силиконовая смазка Astrohim.

Ориентировочная цена – 14 грн.

■ Компания «Астрохим» (Astrohim) освоила еще один продукт – силиконовую смазку. Она очень полезна зимой, когда приходится обрабатывать резиновые уплотнители дверей и багажников (примерзшие легко оторвать). Кроме того, универсальным средством хорошо смазывать механические соединения, например петли дверей, тяги, рычаги. Концентрированная формула образует сплошной полимерный слой силикона, устойчивый в широком интервале температур и обладающий водоотталкивающими свойствами.



Наношампуни

Наименование – автошампунь и очиститель колесных дисков.

Ориентировочная цена – от 40 до 50 грн.

■ Модное словечко «нанотехнологии» сейчас в ходу у многих производителей бытовой химии и техники. Задействовать микрочастицы надумала и компания Turtle Wax, выпустив целую серию автомобильной «нанокосметики» Extreme Nano-Tech.

Автошампунь Wash & Wax предназначен для глубокой очистки поверхности. Изготовитель подчеркивает, что средство содержит наночастицы – структуры атомарного уровня, которые моментально проникают вглубь загрязнений, а после мойки создают на поверхности кузова прозрачную водо- и грязеотталкивающую пленку. Это значительно сокращает время сушки, устраняет необходимость протирки кузова насухо и придает поверхности глубокий блеск с высокими защитными свойствами.



Очиститель колесных дисков Wheel Cleaner быстро удаляет тормозную пыль и маслянистую дорожную грязь. Средство безопасно для шин и очищает легкосплавные (кроме лакированных), хромированные, стальные колесные диски, а также пластмассовые декоративные накладки.

Оба моющих средства предлагаются в упаковке емкостью 500 мл.



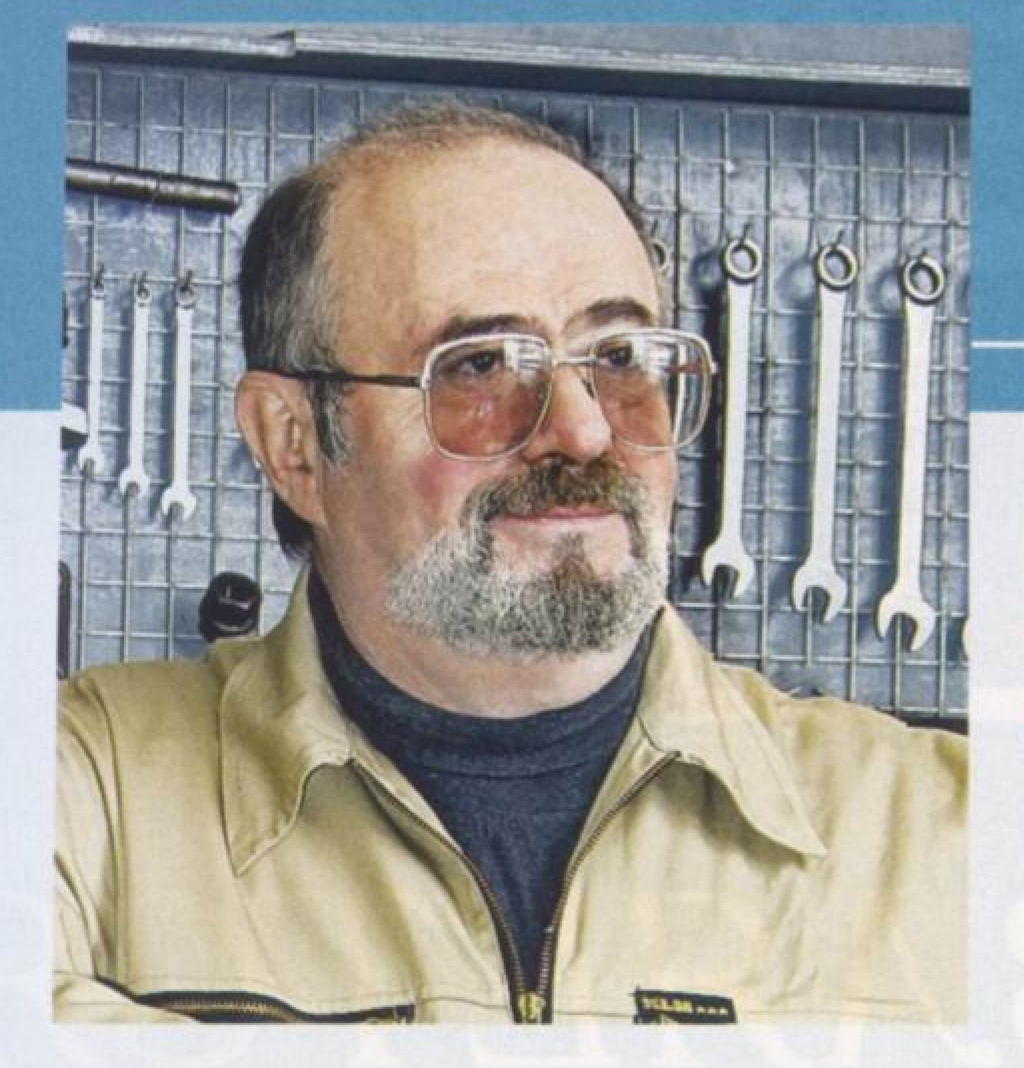
Характер нордический

Наименование – синтетическое моторное масло.

Ориентировочная цена – от 90 грн.

■ Моторное масло Mobil 1 Arctic вязкостью 0W40, по словам производителя, было разработано с целью обеспечения максимальной производительности двигателя независимо от погодных условий. Масло создано на основе запатентованной смеси синтетических материалов, укрепленных технологией Supersyn. Эти жидкостные соединения призваны повысить износоустойчивость, уменьшить расход топлива, а главное – облегчить пуск в морозы. При этом высокая производительность при низких температурах достигается без потерь эффективности в условиях высоких температур, так как Mobil 1 Arctic имеет широкий диапазон вязкости. Упаковка – канистры 1л или 4 л.





Холодным утром... и умом

В январском номере журнала Анатолий Вайсман рассмотрел некоторые причины затрудненного пуска двигателя. Продолжаем рассказ.

Когда мотор почему-то не заводится, одно из неизвестных в этой задаче – что плещется в бензобаке. И дело не в том, АИ-95 это, АИ-92 или какой-нибудь «супер»… При холодном пуске важен показатель, с октановым числом напрямую не связанный. Чтобы бензин воспламенился от искры, его надо сначала испарить и правильно смешать с воздухом. А испаряемость бензина, предлагаемого на отечественном топливном рынке, – дело не менее темное, чем октановое число «прямогонки», сдобренной ферроценом.

Согласно стандартам, бензины делятся на летние и зимние. В последних легких углеводородов больше – они испаряются лучше.

Процесс смесеобразования в карбюраторном двигателе начинается в диффузорах, продолжается в каналах впускного коллектора и головки блока, а завершается в цилиндрах. Путь немалый – возможности испарения наибольшие. К тому же управлять им можно вручную. Отсюда меньшая требовательность к составу бензина. Закрытая при пуске воздушная заслонка (рис. 2) обеспечивает подсос дополнительного топлива – смесь обогащается. Исправный мотор у опытного автомобилиста заводится легко. По мере прогрева «подсос» уменьшаем: состав смеси станет близким к оптимальному, да и чрезмерные обороты холостого хода не нужны.

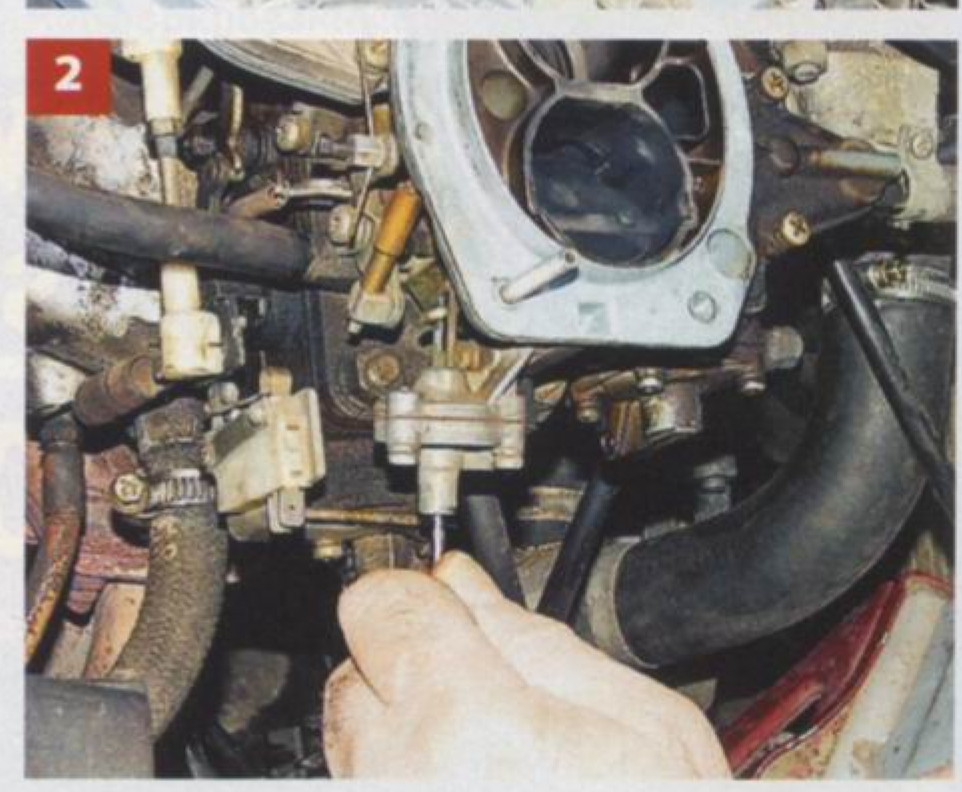
В двигателе с распределенным впрыском условия смесеобразования хуже: путь бензина короче, ведь он впрыскивается под впускной клапан. Если не успеет испариться – свече поджечь нечего, а она уже мокрая! Выходит, инжектору подавай строго зимний бензин, испаряемость которого как бы «зашита» в программу ЭСУД. Повлиять на эту жестко запрограммированную систему трудно – винтик не подкрутишь!

Практически стопроцентную гарантию зимнего пуска дают предпусковые подогреватели – при условии их исправности (УЗР, 2006, № 1). Есть и «народные» способы. Например, накануне холодного пуска разбавляют масло бензином. Мера спорная, со своими плюсами и минусами, но пуск карбюраторного мотора упрощает. С впрысковым номер не проходит: риск

В цилиндрах должна сгорать смесь топлива и воздуха, по составу близкая к стехиометрической: мгновенные расходы воздуха и топлива соотносятся по массе как 14,7: 1. При этом коэффициент избытка воздуха λ (лямбда) = 1,0. Значит, воздуха ни больше, ни меньше, чем нужно для полного сгорания. На режиме полной мощности смесь обогащают до λ = 0,85–0,9 (рис. 1), добавляя еще 10–15% топлива. На «частичных» режимах инжекторный двигатель работает при λ = 1,0, а вот карбюраторный допускает и экономичные смеси, обедненные до λ = 1,05–1,10.

Управление составом смеси называют лямбда-регулированием. Подчеркнем: как переобогащение, так и переобеднение смеси – одна из причин возможной остановки мотора или неудачных попыток пуска.





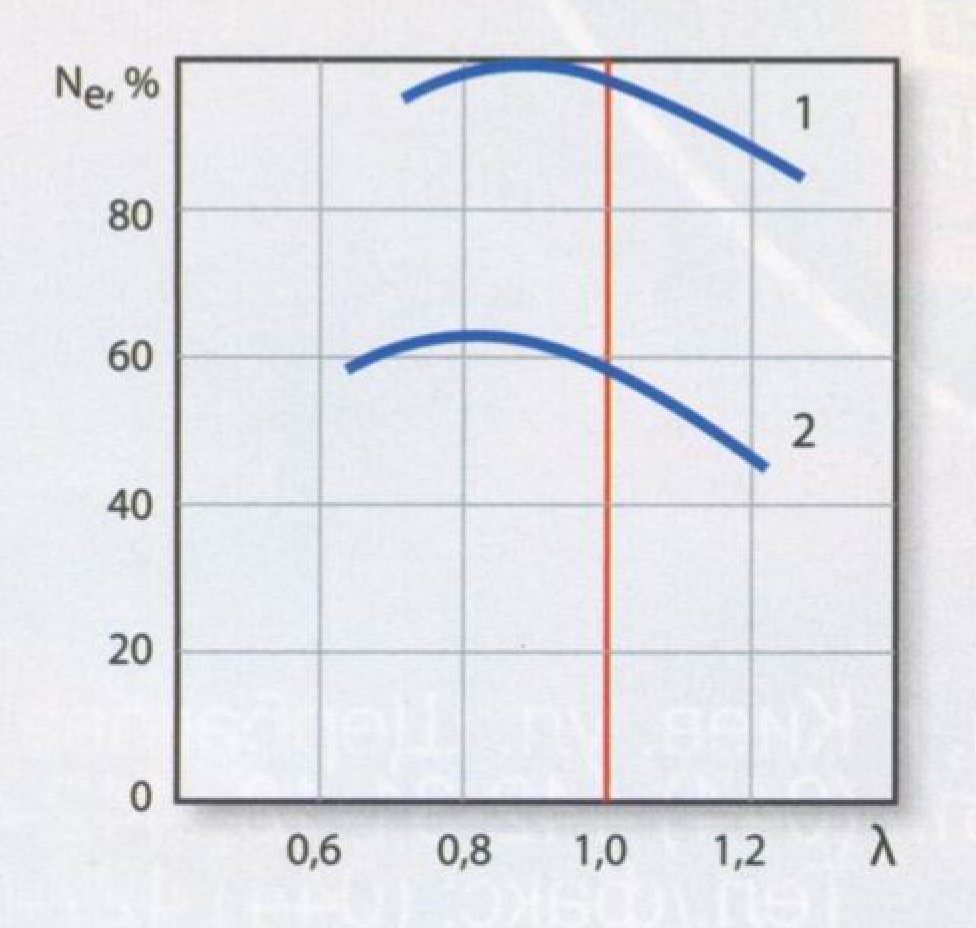


Рис. 1. Связь мощностных показателей двигателя с составом смеси и открытием дросселя: 1 – дроссель открыт полностью; 2 – открыт частично.

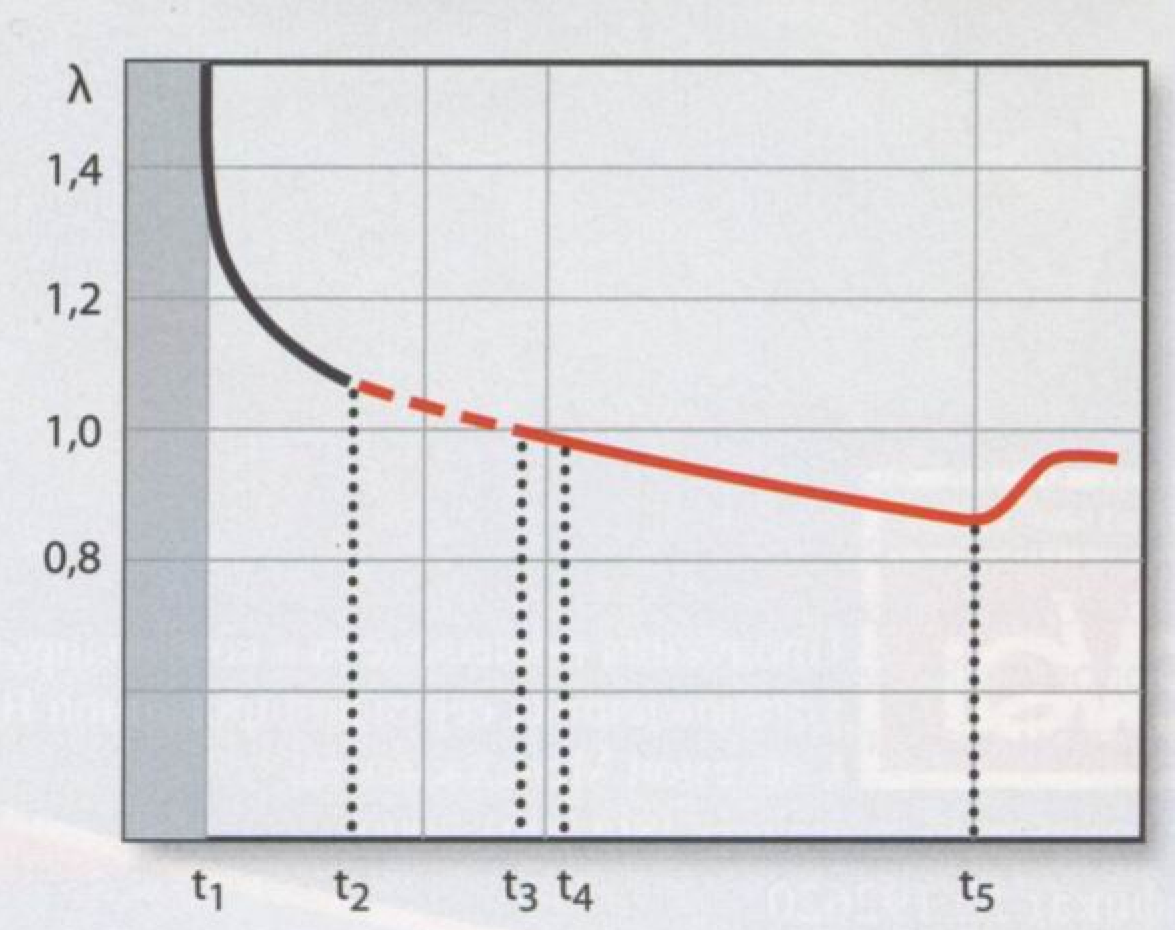


Рис. 2. Примерный характер изменения состава смеси при пуске холодного двигателя (карбюратор): t_1 – вытянута кнопка «подсоса», включен стартер; t_2 – начало вспышек; t_3 – выключение стартера; t_4 – начало устойчивой работы; t_5 – постепенное уменьшение «подсоса».

валить свечи еще больше. Сегодня масел полно – лучше перейти на продукт с более подходящими характеристиками вязкости: например, 5W30, 0W30.

Чтобы свечи не заливало, некоторые перед пуском вместо родного датчика подключают другой, подогретый – хотя бы в руке. Контроллер, «думая», что мотор теплый, снижает подачу бензина. А кто-то временно подменяет датчик регулируемым резистором. Наконец, нынче в ходу множество программ «зимнего пуска». Кстати, чтобы дважды в год не менять их, лучше сразу ввести в контроллер две – для лета и зимы.

Итак, системы питания и зажигания подводить не должны! Но у инжектора есть еще одна ахиллесова пята. Если стартеру по какой-то причине трудно провернуть коленвал, поршни словно зависают вблизи ВМТ. В этом случае индукционный датчик положения коленвала может воспринять это как остановку, и ЭБУ не выдаст импульсов на катушки зажигания и форсунки. Следовательно, состояние АКБ, стартера, проводов, контактов и т.д. для инжектора особенно важно. А если захотите от другой машины «прикурить» (фото 1), то не забудьте об опасности повреждения контроллера: электроника боится бросков напряжения. Лучше подсоединять и отсоединять провода при выключенном зажигании обоих автомобилей.

Исправность мотора в механическом смысле – это не только хорошая компрессия или точные фазы газораспределения! Он может забастовать из-за любой мелочи – например, плохих маслоотражательных колпачков, ведь на замасленные свечи при пуске в мороз надежда слабая. В преддверии зимы есть смысл заменить свечи новыми. Безупречной должна быть и механика карбюратора, особенно его пускового устройства. При первых вспышках воздушная заслонка обязана приоткрыться. Просвет, оговоренный в инструкции, для холодного пуска стоит уменьшить на 0,5–1 мм в зависимости от модели карбюратора.

Электрооборудование – батарея, генератор, стартер, распределитель зажигания, провода, их разъемы, контакты и т.д. – должно быть исправно. Особое внимание контакту минусового провода АКБ с «массой»: окисленный нарушает работу стартера. На «Самаре» полезно перенести катушку зажигания в более сухое место – на чашку опоры левой стойки.

Завершает дело проверка токсичности, причем для зимы значение CO лучше держать около верхнего допуска.

Для инжекторного мотора очень важна «профилактика нарушений» – чем-то еще помочь трудно. Вовремя менять свечи, фильтры, чистить дроссельный патрубок и регулятор холостого хода – это закон!

Чистка форсунок не позже чем после пробега 70 000 км – тоже закон. Диагностика ЭСУД и модуля зажигания, особенно при первых неполадках, – закон! Например, мотор при пуске схватывает и тут же глохнет: не исключено, что напряжение ДМРВ уже на уровне 1,05 В – и контроллер, решив, что смесь бедна, добавляет топлива, заливает свечи. Затруднить пуск может и неисправность датчика температуры. Остальные датчики не трогаем – они ни при чем.

…Итак, у соседа мотор завелся. Скажете, ему просто везет?! Но ведь давно замечено: удачливей тот, кто машину к зиме хорошо подготовил. □

И. МИЗЕВ

Вас оштрафовали за забывчивость – **не был пристегнут ремень**? Тогда сделайте следующее. Сев в машину, пристегните ремень и защемите его возле верхнего крепления обычной бельевой прищепкой (чтобы он не убирался самопроизвольно). Покидая машину, оставьте ремень на сиденье. Удобство этого простого решения вы особенно оцените, если из машины приходится часто выходить, если на вас зимняя одежда и т.д.



* * *

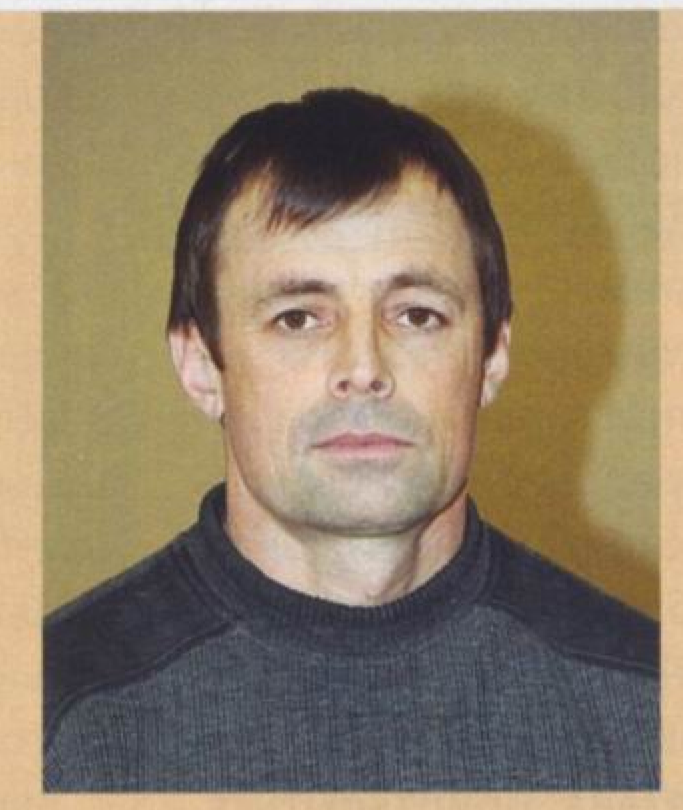
Бывает (в основном на ВАЗ-2110 и «самарах»), что **звуковой сигнал** срабатывает лишь при повороте руля в сторону. Сняв руль и кожухи рулевой колонки, вы увидите стальной штырек, который должен «контачить» с упругим лепестком в форме овальной шайбы. Подогните ее по месту – и надолго забудете о дефекте.

И. КАМОРИН

Мойка автомобиля – занятие довольно трудоемкое, особенно для немолодого человека. Работу облегчит изготовленное мной приспособление – **«мини-мойка»**. Его основа – насос стеклоомывателя, выход которого соединен шлангом со щеткой. Включаю его в электроцепь вместо штатного насоса. Емкость для воды – штатный бачок омывателя либо отдельная. Насос включаю кнопкой (см. фото). Расход воды получается минимальным – даже на «Волгу» хватает всего 8 литров.



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшую оценку в этом номере получили советы опытного профессионала-водителя и автомеханика Петра ТОРИЧНОГО. Его рекомендации могут быть полезны не только для автолюбителей, делающих первые шаги в автомобильном деле, но и для бывалых, привыкших полагаться на собственные силы и разум.

Сегодня у автоперевозчиков весьма популярны **стяжные ремни с трещотками**, позволяющие надежно закреплять в кузове те или иные грузы. Ремень прочен, создаваемое им усилие немалое. Вот одно из нестандартных его применений. Когда я на «Волге» застрял в лесной колее, вспомнил о длинном ремне, лежавшем в багажнике. Закрепил его одним концом к буксировочной петле, другим к дереву впереди машины. Выбрав слабину, стал натягивать трещоткой – и этого усилия хватило, чтобы вытащить массивную «Волгу» из грязи.

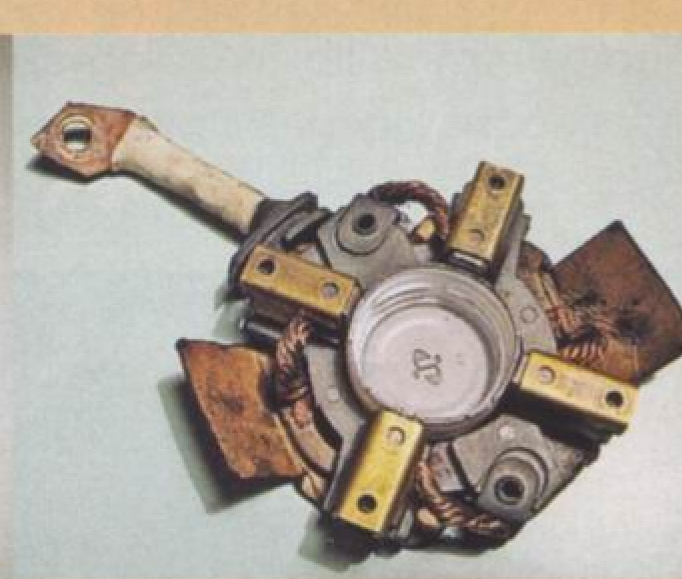
* * *

При **разборке** и **сборке стартера** приходится каким-то образом **фиксировать щетки**. Не имея для этого приспособлений, узел можно и не собрать. Мой фиксатор самый простой, а его надежность проверена не раз: это пластиковая пробка от бутылки! На наружной кромке рекомендую сделать заходную фаску.

От отдела эксплуатации

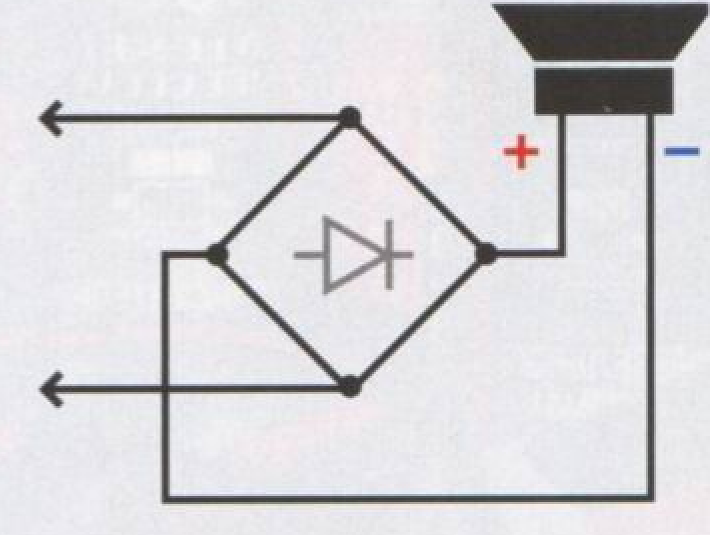
При всяком ремонте часто возникает ситуация, когда «двух рук мало, а была бы третья – ею не подберешься!». Чтобы детали при сборке не ломались, не терялись, необходимо приспособление. Но если речь не о профессиональном сервисе, а о единичном случае в практике автолюбителя, то вряд ли ему стоит обзаводиться съемником – бывает, он дороже разбираемого узла. Тут нужна смекалка – ее в полной мере демонстрирует Петр Торичный.





В. ГВОЗДЯКОВ

Подсоединив провода со щупами-«крокодилами» к звуковому зуммеру, вы получите удобный **звуковой пробник** для электрических цепей автомобиля.



От отдела эксплуатации. Если подключить щупы к зуммеру через диодный мост (см. рис.), то при работе с таким пробником отпадает необходимость соблюдать полярность.

Г. ТУХТАЧЕВ

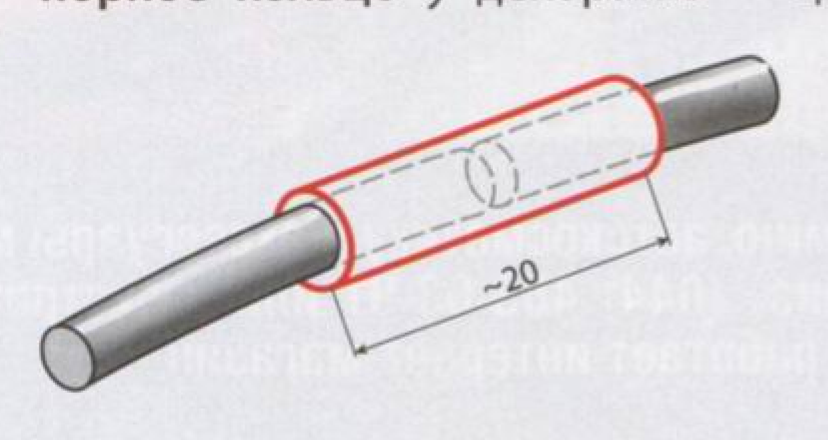
Исправность подкачивающего **бензонасоса** можно проверить прямо в магазине. Надеваем на входной штуцер резиновую «грушу» и насосом выкачиваем из нее воздух. Чем дольше груша остается сжатой, тем лучше насос. Это гигиеничней традиционной проверки языком!



От отдела эксплуатации. Этим способом можно проверить бензонасос и непосредственно на машине.

С. ЯРОШЕНКО

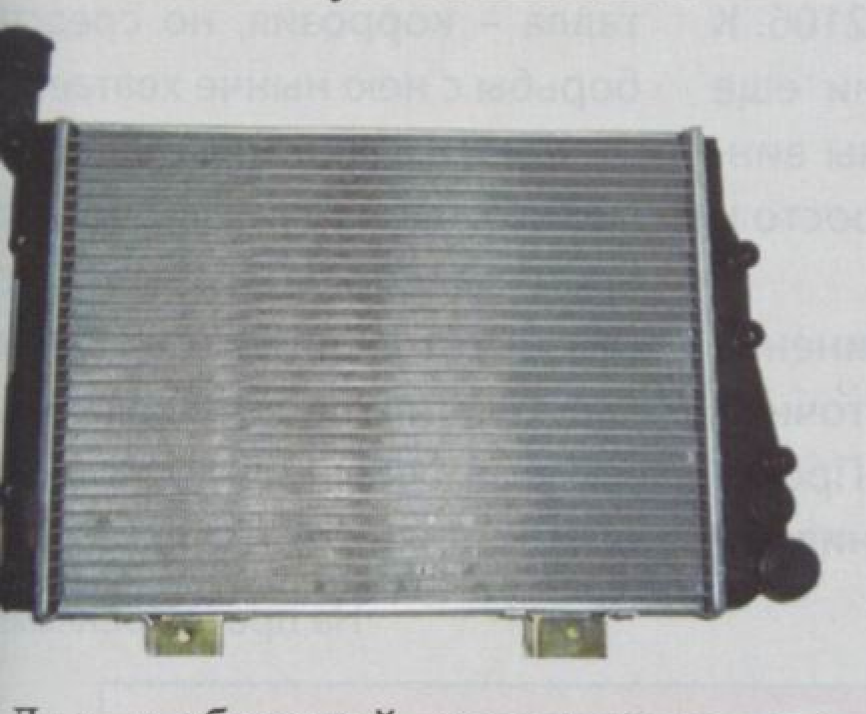
Если лопнуло пружинное **стопорное кольцо** у декоративного колпака колеса, его функцию легко восстановить и без сварки: концы проволоки вводим в подходящую металлическую трубку (отрезок миллиметров 20 длиной) и обжимаем в тисках. Колпак держится на ободе надежно.



ПРОФЕССИОНАЛИЗМ В ДЕТАЛЯХ

Всем известны основные функции центральной детали системы охлаждения и отопления — автообильного радиатора. Это прежде сего обеспечение постоянного теплообмена охлаждающей жидкости окружающего воздуха. Радиаторы UZAR не только характеризуются лучшенными характеристиками анных показателей, но и в своем азвитии постоянно стремятся к их совершенствованию.

С конца 2006 года под торгоой маркой LUZAR начато произодство алюминиевых радиаторов аяных конструкций не только на номарки, но и на отечественные втомобили. Новые радиаторы обадают характеристиками медных адиаторов, которые достигаются счет формы ленты, сложенной виде «гармошки», что обеспечиет больший контакт с воздухом. рубка радиатора внутри покрыта ециальным антикоррозийным соавом, что значительно увеличиает срок службы. Использование и производстве только твердых рипоев обеспечивает максимальую прочность и герметичность. UZAR предлагает своим потребиелям испытать все плюсы паяных адиаторов, включая их относиьно невысокую стоимость.



Для любителей недорогого, но чественного продукта LUZAR едлагает алюминиевые радиато- сборной конструкции. Произдство радиаторов осуществлятся по оригинальной технологии рмы «СОФИКО» на оборудова- фирмы SCHOLER (Германия). нструктивные особенности рааторов LUZAR заключается в тановке внутри трубок специальх пластиковых винтообразных рбулизаторов, наличие которых разует завихрения в потоке охждающей жидкости, тем самым, учшая теплообмен и обеспечи- наилучшие показатели в поддеании необходимой температуры. именение алюминиевой трубки, отовленной по современной технологии, позволило снизить вес радиаторов (толщина стенок 0,325мм). Поставщиком алюминиевого проката и трубок для радиаторов LUZAR является фирма «Ferrostal» концерна «MAN» из Германии.



На заре автомобилестроения применялись радиаторы, изготовленные из медных сплавов. Они, несмотря на относительно высокую цену, до сих пор не теряют популярности, обладая рядом достоинств (хорошо паяются, можно лить воду). При производстве медно-латунных паяных радиаторов LUZAR ставил перед собой цель предложить рынку радиаторы, превосходящие существующие аналоги. Специальные легированные медные ленты новых радиаторов обеспечивают более высокую теплоотдачу. Это достигается за счет повышения процента содержания меди. Процентное содержание меди в радиаторах LUZAR доходит до 92%! Медно-латунные радиаторы LUZAR имеют ленточную структуру, которая также способствует ускорению теплообмена.

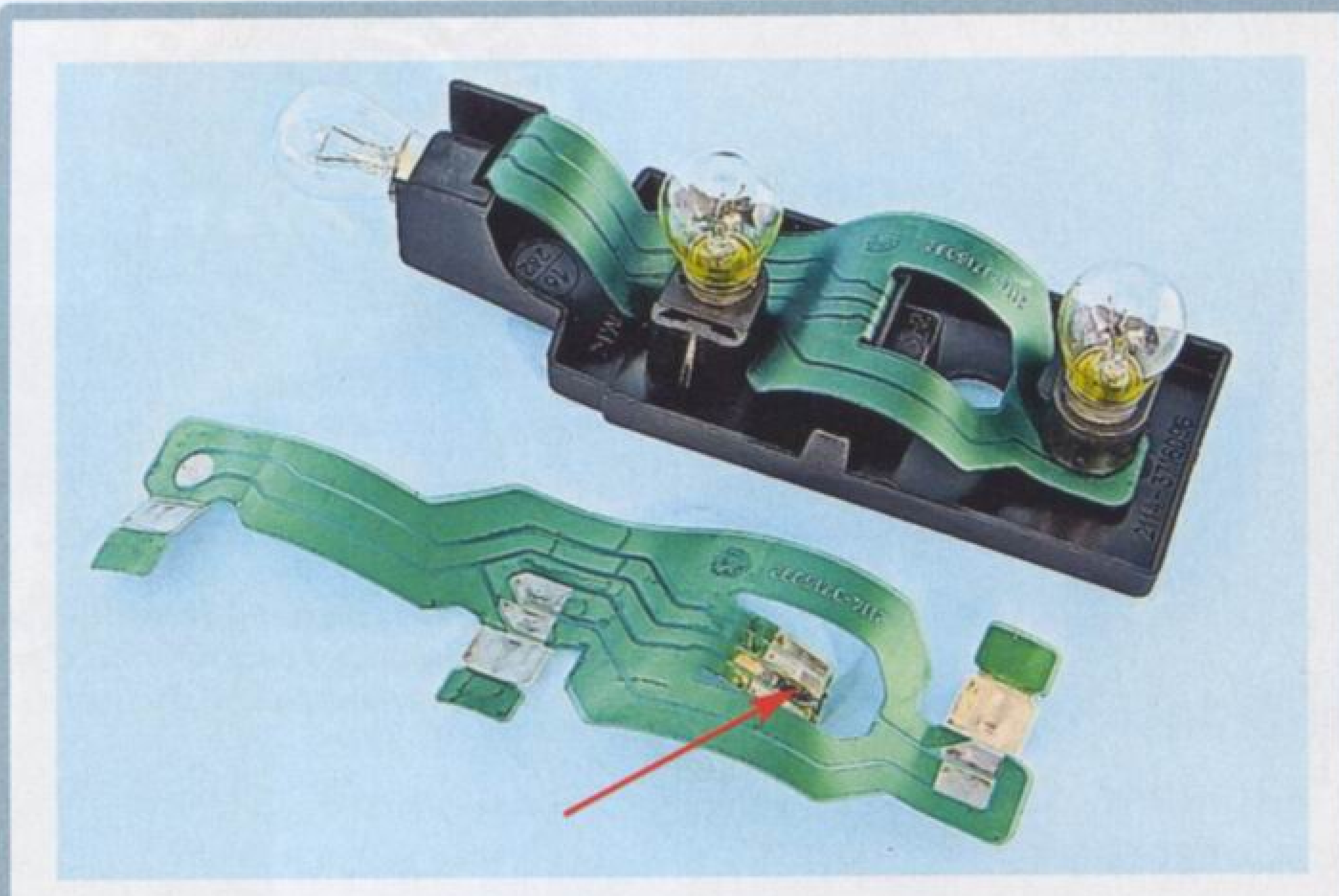


Вы сможете приобрести радиаторы и другие детали системы охлаждения LUZAR для автомобилей ВАЗ, ЗАЗ, ИЖ, Таврия, ГАЗ, ДЭУ различных модификаций в новом качестве уже сейчас. ООО «Торговый Дом Лузар» будет рад видеть Вас в числе своих партнеров и покупателей.

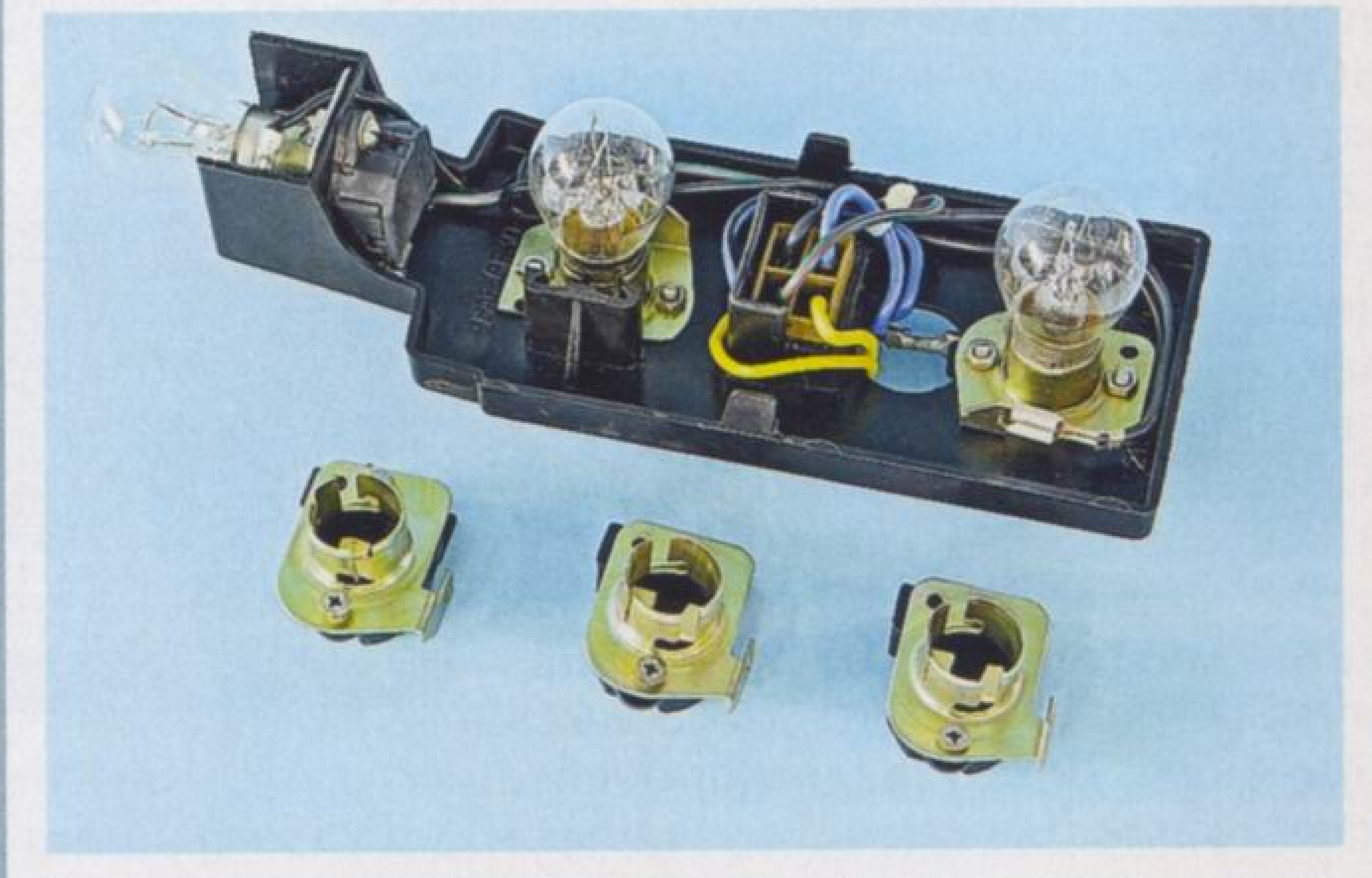
На всю продукцию LUZAR предоставляется увеличенный срок гарантии – 2 года или 125 000 км пробега.

Немеркнущий свет

Геннадий Непряжин



Набор внутренних деталей современного фонаря ВАЗ-2115. Рядом – чересчур эластичная лента с токопроводящими дорожками. Толщина металлического покрытия – сотые доли миллиметра! Темная отметина – результат постепенной потери контакта с лампой стоп-сигнала. Место контакта выгорело – и неудивительно: здесь две мощные двухнитевые лампы 5+21 Вт, а хорошего контакта с податливой лентой нет, да и быть в данном случае не может.



Внутренние детали фонаря после нашей переделки. Металлические патроны от старых «Жигулей» имеют выводы для плюса и минуса, а подобранные нами провода оснащены наконечниками. Получившееся изделие уже не подведет – не растрескается в мороз, не оплавится при нагреве и не обгорит. Металлические патроны немного обжаты – чтобы лампы сидели плотней, не дребезжали. Это продлевает срок их службы.

Технологии развиваются стремительно. Подхлестывают прогресс разные факторы. Не в последнюю очередь – экономические, причем дело часто доходит до абсурда. Экономят на всем – и практичная конструкция какого-нибудь узла со временем становится… неприличной!

Не в последнюю очередь сказанное касается электротехники автомобилей ВАЗ, в частности сегодняшних задних фонарей. В потоке машин обратите внимание на потухшие огни – чаще всего этим страдают «жигули», «самары», «десятки». Есть проблемы и с фонарями «калин». Главная их беда – очень податливая токопроводящая лента, недостаточно надежно прижимающаяся к центральным контактам ламп. Результат – потеря контакта и прогар. В продаже есть такие ленты – товар популярный. Наверное, не случайно. Известно, что и новая лента, как правило, служит недолго, ведь сама конструкция порочна – ее надо менять. Так мы и поступили. На ВАЗ-2115 срезали ненадежные пластмассовые патроны ламп, а на замену им купили металлические – как на ВАЗ-2101, 2102, 2106. К счастью, в продаже они еще есть. Закрепили патроны винтами М3 с гайками – просто и надежно.

Электрические соединения сделали по схеме ленточной платы – дело нехитрое. Провода надежны – их сечения гораздо больше, чем «дорожек» на ленте.

Практически так же можно усовершенствовать фонари «десяток», «жигулей», «калин». Конечно, серьезный враг металла – коррозия, но средств борьбы с нею нынче хватает.

Кстати, конструкция фирменных фонарей фирмы Pro Sport примерно такая, как у нас, разве что снаружи они более «крутые», что подтверждает и их немалая цена. Наши скромней, но изнутри ничем не хуже.



На ВАЗе:
ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей
АЛЕКСАНДР ГУСЕВ отдел доводки трансмиссии
МИХАИЛ ЛЕДЯЕВ бюро доводки автомобилей повышенной проходимости
ВЛАДИМИР ПОКАЧАЛОВ отдел дорожных испытаний и доводки автомобилей

■ Каково назначение увеличенных дроссельных патрубков?

Проходное сечение дроссельного патрубка должно быть оптимальным по параметру расхода воздуха двигателем. Серийные двигатели ВАЗ в заводской комплектации оснащены патрубком диаметром 46 мм, а вот диаметр канала холостого хода – либо 7 мм для рабочего объема 1,45–1,6 л (патрубок 2112), либо 10 мм для рабочего объема 1,7 л (патрубок 2123).

Установка нестандартного патрубка оправдана только в случае, когда сочетается с другими способами форсировки двигателя по наполнению. В противном случае характеристики могут даже ухудшиться – особенно при малых нагрузках.

■ Хочу заменить распредвал двигателя 2108 на аналог от 2110. Каков эффект такой замены?

С чисто геометрических позиций эта замена противопоказаний не имеет. Завод таких исследований не проводил, однако можно предположить, что мощность двигателя несколько увеличится (примерно в той же мере, как на двигателе 21083). Перенастроек систем зажигания и питания при этом не требуется.

■ При прогреве двигателя ВАЗ-2103 сильно увеличивается объем антифриза – он выдавливается через горловину. При срабатывании термостата уровень жидкости падает до нормы…

Разбираясь в причинах этого явления, сначала приведите к норме (по меткам на расширительном бачке) уровень холодного антифриза. Удалите из системы охлаждения воздушные пробки и позаботьтесь о ее герметичности: пробки расширительного бачка и радиатора должны быть исправны.

Если после этого антифриз продолжает выдавливаться, можно предположить, что газы из цилиндров через какие-то неплотности стыка головки и блока прорываются в систему охлаждения и создают в ней избыточное давление. Негерметичность надо найти и устранить.

■ Некоторые ставят в «восьмую» КП вторичный вал от «десятки» – говорят, он жестче. Что вы на это скажете?

Вал 2110 в коробку передач 2108 придется ставить в комплекте с шестернями I, II, III, IV и главной передач. Замена вала «на всякий случай» вряд ли оправдана. Подобная модернизация имеет смысл, если на автомобиле будет установлен двигатель повышенной мощности, крутящий момент которого более 125 Н·м.

■ Можно ли увеличить величину дорожного просвета «Нивы», применив пружины подвески «Шевроле-Нива»?

За счет этого просвет увеличится на 10–15 мм. Но такие пружины жестче, чем у более легких машин ВАЗ-21213/21214, что отрицательно сказывается на управляемости последних (сильней выражена недостаточная поворачиваемость, руль менее информативен). Естественно, ухудшится и комфорт.

Можно увеличить дорожный просвет установкой колес большей размерности – 205/75R15. Чтобы передние колеса не доставали до арок, их в этом случае подгибают. Ставить колеса еще больших размеров не рекомендуем. Это чрезмерно повысит центр массы автомобиля и к тому же отрицательно скажется на тягово-скоростных характеристиках.

■ Можно ли установить на «Калину» прицепное устройство? Какой массы прицеп допустимо на ней буксировать?

Завод предусмотрел возможность установки такого буксирного устройства. На этом автомобиле нет необходимости что-либо сверлить или вырезать. В задних лонжеронах кузова и поперечине между ними вварены шесть закладных гаек – по две в каждом лонжероне и две в поперечине. Гайки расположены на внутренних сторонах этих деталей (если смотреть от ниши запасного колеса). Купленное буксирное устройство остается лишь закрепить на кузове болтами.

Допустимая масса прицепа, который может буксировать «Калина», в соответствии с действующими требованиями, составляет 450 кг при отсутствии у прицепа собственных тормозов и 900 кг с тормозами.



НА ГАЗе:
ЕВГЕНИЙ ГОРБУНОВ бюро испытаний двигателей
ВЛАДИМИР ДАВЫДОВ отдел грузовых автомобилей
ЕВГЕНИЙ РОМАНОВ отдел шасси

■ После переключения передач при 1600–1700 об/мин мотор на ГАЗ-31105 дергается, при более высоких работает ровно. Как устранить дефект?

Неустойчивая работа двигателя – следствие сбоев в системах зажигания или питания. Тип системы зажигания определяет способ ее диагностики. Если у вас инжекторный двигатель, она коснется и электронного блока управления. В системе питания может потребоваться диагностика карбюратора, бензонасоса, а в варианте с инжектором – проверка таких элементов впрыска, как модуль электронасоса, датчик массового расхода воздуха, блок управления двигателем.

■ Предполагается ли комплектовать «Газель» и «Соболь» дизельным двигателем от английского грузовика LDV?

Эти грузовики оснащены итальянским двигателем VM. В настоящее время изучается возможность производства этого автомобиля в России. По результатам этой работы могут быть приняты дальнейшие решения, в том числе по другим автомобилям.

■ Взаимозаменяемы ли колеса «волг» ГАЗ-24–31029–31105?

На «волгах» разных моделей можно увидеть колеса следующих размерностей (см. табл.):

ПРИМЕНЯЕМОСТЬ КОЛЕС «ВОЛГИ»

Модель	Тип колеса, № детали	Вылет ET, мм	Количество креп. отверстий, диам. окр-ти разметки, мм
ГАЗ-24, 24-10; 31029; 3102 до 1992 г.	5 1/2Jx14 H 3102-3101015	6	5x139,7
ГАЗ-3102 после 1992 г.	5 1/2Jx14 H 3102-3101015-10	16	5x139,7
ГАЗ-31029, 3110, 3102 с начала 1997 г.	6 1/2Jx15 H2 3110-3101015-01	45	5x108
ГАЗ-3102 с 2004 г., 31105	6 1/2Jx15 H2 31105-3101015	45	5x108

Взаимозаменяемы только колеса 31105-3101015 и 3110-3101015-01.



На ЗАЗе:

ЮРИЙ РАЛЬЧЕНКО
и. о. главного конструктора

Увлекаюсь тюнингом. Хочу переделать колесные узлы ЗАЗ-968М под установку «жигулевских» колес. Есть ли на ЗАЗе чертежи ступицы и как их приобрести?

В заводском архиве имеются чертежи на ступицу ЗАЗ-968М. Однако мы категорически против самой идеи переделки автомобиля под установку другого колеса. Для обеспечения достаточной прочности ступица должна быть кованой. Любой другой вариант этого узла имеет заведомо заниженные прочностные показатели, а значит, снижает и безопасность автомобиля в целом. Напоминаем, что правилами дорожного движения категорически запрещены любые изменения тормозной системы, рулевого управления, колес. Тюнинг, кроме удовлетворения собственных амбиций и потребности в творчестве, должен быть безопасным для самого автовладельца и других участников движения.

Какой двигатель устанавливался на ЗАЗ-1140 и аналогичен ли он двигателю ФИАТ?

На автомобиле ЗАЗ-1140 устанавливался двигатель югославского производства ДМБ-903, выпускавшийся по лицензии ФИАТ. В настоящее время его оригинальные детали не производятся, т.к. завод был разрушен во время югославского конфликта. Могут использоваться запасные части от двигателя ФИАТ-146А.048. Идентичны также технология обслуживания и ремонта.

Читал, что ЗАО «ЗАЗ» производит не только легковые автомобили, но и грузовики. Какие модели выпускаются?

ЗАО «ЗАЗ» производит крупноузловым способом шасси грузовиков TATA LPT613/38, а также изготавливает кузова для этих автомобилей в следующих исполнениях: бортовая платформа, бортовая платформа с тентом, промтоварный фургон, эвакуатор. Готовится к производству комплектация с изотермическим фургоном. Полномасштабным способом производится полуприцеп-автовоз НХ2210 собственной разработки, рассчитанный на перевозку восьми автомобилей класса «Ланос». В 2006 году был разработан и начал выпускаться автобус малого класса А07А1 «I-VAN» на базе автобусного шасси TATA LP613/38.



На ЕВРОКАРе»:

СЕРГЕЙ НИКОЛАЙЧУК
отдел сервиса

Перегорела нитка обогрева заднего стекла под тонировкой. Гарантийный ли это случай и кто оплачивает тонировку в случае замены стекла? Все работы выполнялись на сертифицированной СТО!

К сожалению, данный случай не будет рассматриваться в рамках гарантии, так как именно тонирование могло привести к повреждению этой самой нити обогрева. Решение о повторной тонировке принимать вам.

На днях обнаружил просочившееся масло на стыке в патрубке, который подает воздух из интеркулера в турбину. Мастер сказал, что это турбина «забрасывает масло» и беспокоиться не о чем, – мол, это у всех дизелей так и ездят они с этим по 200 тысяч. А я вот сомневаюсь: может, это признак неисправности или заводского брака турбины? До конца гарантии полгода, может она накроется как раз по окончании гарантии? Требовать ли мне замены турбины по гарантии (хотя, это, наверное, будет не просто)?

Масло может попадать во впускной тракт через вентиляцию поддона картера двигателя во время работы на высоких оборотах. В любом случае не надо медлить с решением этой проблемы. Понаблюдайте за уровнем масла и при быстром падении обратитесь на сервис (а там заполните заявление на гарантийный ремонт, которое подтвердит ваше обращение по гарантии).

Стою перед выбором новой машины, могу себе позволить «Октавию-Тур», но с каким двигателем выбрать – не знаю! Друзья склоняют к дизелю, да и самому нравится!

При покупке дизеля следует учитывать, что его сервисное обслуживание придется проходить чаще, с интервалом 7500 км. В остальном у дизеля одни преимущества: лучшая динамика по сравнению с нетурбированным бензиновым мотором и меньший расход топлива. Советовал бы также рассмотреть вариант покупки автомобиля с бензиновым двигателем 1,8 Т мощностью 110 КВт, который практически ни в чем не уступает дизелю.

У моей «Октавии 1.9 TDi» не включаются свечи накала.

Расскажу по порядку. Был обрыв провода к датчику температуры охлаждающей жидкости. Припаяли провод – машина стала плохо заводиться после длительной стоянки, нужно было крутить стартером до 10 секунд. Диагностика показала, что датчик вышел из строя. Поменяли датчик – все та же беда. При включении зажигания лампочка накала свечей гаснет через 1-2 с. Свечи накала проверялись – в норме.

Что посоветуете?

1-2 секунды работы свечей накала – вполне нормально, этого времени достаточно для прогрева камеры сгорания. А вот компрессия в цилиндрах – очень важный фактор, влияющий на холодный пуск двигателя. Нужно измерить ее, и если она на нижнем пределе, выяснить причину. Не лишним будет заглянуть во впускной коллектор, а также проверить состояние воздушного фильтра.

Пробег моей «Фабии» 47 тыс. км. В последнее время при торможении задние барабанные тормоза пищат и скрипят. Почему?

Скрип в задних барабанных происходит из-за накопившейся пыли (продукт износа фрикционных накладок). Для устранения скрипа достаточно снять барабаны, удалить пыль и смело продолжать эксплуатацию автомобиля.

Расхождение датчика наружной температуры с реальной температурой за бортом – 5-6 градусов! Что делать? Нормально ли это? И как это влияет на работу климат-контроля моей «Октавии»?

В системе отопления и кондиционирования установлены два датчика температуры: первый под передним бампером, а второй в канале для впуска свежего воздуха. Второй датчик управляет смесительной температурной заслонкой и вентилятором системы отопления в зависимости от температуры.

В случае его неисправности на блок управления климатической установкой поступают неправильные показания. Видимо, этот датчик в вашем автомобиле нуждается в замене.



Сто лет тому вперед

Некогда жесткие рамки между классами стираются – все сложнее определить, к какому отнести ту или иную модель. Что заставляет производителей искать новые концепции, как удается реализовать их на практике – оценивал Михаил Гзовский на Детройтском автосалоне, которому в 2007-м стукнуло 100.
Фото: Константин Якубов.

Генри Форд – личность для Америки культовая: первый конвейер, первый массовый автомобиль, первый автопроизводитель, предложивший достойные социальные условия для рабочих. Неудивительно, что музей Форда расположен именно в предместье Детройта или Мотауна, как еще называют этот город, где когда-то концентрировались заводы Большой Тройки – «Крайслера», «Форда» и «Дженерал моторс». На самых почетных местах здесь автомобили, но в соседних залах развернута великолепная экспозиция, представляющая то, как жили в Америке тридцать, пятьдесят, сто лет назад... Глядя на прицепы-палатки, в которых в поисках лучшей жизни многие колесили по стране, наивную до примитивности бытовую технику и скромную обстанов домов, отчетливо поним ешь, как изменился мир.

Сегодня мы совсем други И уже никогда не вернемся прошлому. Не будут таким как прежде, и автомобил Они мутируют сообразно н шим запросам, на которые,



свою очередь, влияет множество других факторов: экономика, развитие технологий, мода, наконец. Перенесемся на 30 лет назад: в Америке – топливный кризис, которому предшествовало взвинчивание стоимости страховых полисов на привычные за океаном огромные автомобили – дредноуты. В результате зародился новый класс – Muscle cars, «мускулистые» машины. Рецепт «накачки» мышц был прост: возьмите обычный седан среднего класса и установите под капот мотор от модели классом выше, желательно наиболее мощный. Так покупатель избегал лишних трат, но мог жечь шины на старте. Просуществовав до начала 1980-х в США и Австралии, Muscle cars тихо исчезли с улиц… чтобы вернуться через пару десятилетий! Их современных собратьев не узнать: ведь разработаны они не на скорую руку и не от трудной жизни, а с расстановкой и с прицелом на определенного покупателя!

Именно точное позиционирование вызвало к жизни так называемые нишевые модификации. Возьмем, напри-

мер, купе и седаны. Когда-то названий кузовов было достаточно, чтобы в общих чертах представить, как выглядит машина. Но потом появились… трехдверные (с двумя дверями по одному боку) и четырехдверные купе, а также двухдверные седаны. Так производители пытались подчеркнуть спортивный склад либо практичность машин, в которых просторнее на заднем сиденье, да и багажник больше, чем у классических купе. И хотя такие машины – не массовые, найти и застолбить свою нишу им удалось.

А вот так называемые кроссоверы – очень заметное явление последних 15 лет. Без ложной скромности отметим, что один из первых подобных авто-



«Дженерал моторс» представил свое видение автомобиля недалекого будущего. У «Шев роле-Вольт» оригинальная силовая установка: передние колеса крутит 160-сильный элект ромотор, получающий энергию от блока литий-ионных батарей, равных по запасу энерги 12 аккумуляторам «Тойоты-Приус». Бензиновый 85-сильный мотор (3 цил., 1 л) только при водит генератор, чтобы заряжать батареи. «Вольт» способен проехать до 40 миль до полно разрядки, лишь тогда в ход пойдет подзаряжающий ДВС. В этом случае расход не превысит 4,7 л/100 км. Если дорога до работы и домой короче 40 миль – просто воткните «Вольт» в ро зетку на ночь… Правда, серийных машин ранее 2012 года ожидать не стоит.



«Форд» играет на ностальгических настроениях. Концепт-кар «Эйрстрим» напоминает од новременно и трейлер, и интерьеры культовой ленты Стенли Кубрика «2001: космическая Одиссея». Жаль, что кузов сделан из стали, а не из алюминия, как у классических прицепов домов. Вы пробираетесь внутрь, заглядывая в окантованные неоном окна, и оказываетесь помадно-красном салоне, прямо за светодиодным командным дисплеем. Фантастика! Фан тастичен и привод этого мини-вэна: топливные элементы заряжают батареи, от которых ра ботает электромотор.

«Мерседес-Бенц Оушн Драйв» доказывает: помпезные кабриолеты вечны. Фирма не показывала четырехдверных кабриолетов с 1962 года, когда был выпущен знаменитый «Мерседес-Бенц 300D». Прототип на базе седана S600 прячет за роскошью отделки 510-сильный твинтурбо V12. Вероятно, новый S-класс, который должен появиться в 2010 году, будет чем-то похож на «Оушн Драйв». Мало кого оставил равнодушным цвет кузова – в тон драгоценному металлу с желтым отливом: он словно говорил посетителям выставки: «Я стою дорого, очень дорого».

мобилей (конечно, с поправкой на время) – «Нива» был разработан в СССР. Но лидером в потреблении полноприводных машин слыла Америка. Постепенно пикапы и вседорожники, служившие фермерам рабочими лошадьми, стали обретать





О «КИА-Кью» – симбиозе купе и кроссовера шеф американского подразделения КИА Лэн Хант по секрету рассказал: «Подобные стилистические решения – попытка внешне развести продукцию КИА и корейского собрата «Хёндай». Самые большие новости под капотом: это 4,6-литровая 400-сильная «восьмерка» с турбонаддувом; через 5-ступенчатый «автомат» момент поступает ко всем колесам. Именно этим силовым агрегатом снабдят новые заднеприводные седаны КИА и «Хёндай», которые дебютируют в ближайшие пару лет.



Каким должен быть автомобиль эгоиста? «Ниссан» считает – как концептуальный «Бивел». В салоне машины три «зоны активности»: информационно-техническая, комфорта, бытовая. Дом на колесах? Машина так и пестрит асимметрией: панель солнечных батарей в крыше, двери разной формы по левому и правому бортам. Но стоящий на 20-дюймовых колесах футуристический автомобиль не уедет на них далеко. Концепция подразумевает установку под капот эффективного V6 объемом около 2,5 л, но расположен ли он спереди, сзади или по центру, остается загадкой.



«Вдохновением для создателей «Мазды-Руга» стали каменные сады каресансуи», – говорит глава дизайнерского подразделения «Мазда» Лоуренс Ван ден Акер. Неудивительно, что четырехместное купе назвали именно так: в переводе с японского – поток. В фарах концепт-кара светодиоды, вместо зеркал заднего вида – камеры и мониторы. Доступ в салон открывают двери, распахивающиеся вверх на длину всего кузова, а сиденья водителя и пассажира вращаются вдоль оси для создания расслабляющей атмосферы. Двигатель – 2,5-литровый, работает на этаноле. Другой информации о машине пока нет, а значит, перед нами всего лишь макет… но чертовски красивый!

«Акура-Эдвэнсд спортс кар» – один из многочисленных спортивных прототипов салона в Детройте. Последний из могикан в линейке «Акуры» – легендарное купе NSX ушло со сцены еще в 2005-м, поэтому нишу надо срочно заполнять. По слухам, именно такой будет следующая «Акура» в стиле GT. Под капотом будущего авто разместят 5-литровый V10 мощностью не менее 450 л.с., которые дойдут до колес посредством полного привода SH-AWD: эта система оптимально распределяет момент не только между осями, но и между колесами.





Возможно, концептуальная «Хонда-Аккорд купе» покажется вам на фоне конкурентов слишком обычной: ни спрятанных ручек, ни гипертрофированных колес, ни фальшивой светотехники. Зато «Аккорд купе» можно будет купить уже во второй половине этого года. Машину оснастят 4- и 6-цилиндровыми моторами. Наиболее мощным станет 3,7-литровый 300-сильный V6. В 2009-м появится гибрид с дизелем. Бензиновые моторы оснащены системой Variable Cylinder Management, отключающей в случае «лишние» цилиндры и помогающей существенно экономить топливо.



ли поступить с точностью до наоборот? Результат стараний – рождение универсалов повышенной проходимости на базе легковых моделей.

Маркетологи довольны! Скажем, БМВ-Х3 или «Хонда CR-V» сделаны соответственно на базе седана БМВ 3-й серии и «Аккорда», но стоят почти как настоящие покорители бездорожья. Фирмам удается сэкономить, унифицируя узлы, отказываясь от слишком сложной трансмиссии, а результатом довольны все. Тема развивается полным ходом: появляются микровэны, комфортабельные пикапы и люксовы мини-вэны, чья цена уже за

«Ягуар-С-XF» – попытка компании выбраться из кризиса. Причина, говорят, в том, что покупатели не хотят платить за старомодный стиль, даже если под ним спрятана современная начинка. Поэтому C-XF – едвли не самая важная машина для фирмы – призвана сменить модел S-Тайп в 2008 году. Оснащать ее будут переработанными моторами V и V8 и автоматической трансмиссией с переключением подрулевым лепестками, как на XJ и XK. А пока перед нами самый необычный «Ягуар» последних десятилетий. Известный дизайнер Йен Кэллам, приложивший руку к разработке, заметил: «Четырехдверный седан трудн сделать более пропорциональным и осанистым».



«Тойота» называет этот стиль «свободная геометрия». Он объединяет мягкие формы и жесткие углы и служит во благо аэродинамике. Фирма уверяет: концепт FT-HS весьма стабилен на высоких скоростях. Н самое интересное скрыто за гранями и обводами кузова: задний привод и расположенный впереди 3,5-литровый V6 в составе гибридно силовой установки, с которым разгон с места до сотни дается менее че за 5 с. Пока «Тойота» отмалчивается, некоторые аналитики утверждают: такой будет «Супра» 2009 года.

«Крайслер Таун энд Кантри» – это очень длинная история и… 12 миллионов экземпляров! Следующее поколение мини-вэна – одна из самых значимых серийных премьер Детройта. Салон на восьмерых, дв DVD-системы для среднего, разворачивающегося на 180°, и заднего рядов сидений. Энергию движения сообщает 3,3-литровый V6 через 4-ступенчатый «автомат», а также 3,8- и 4-литровые моторы и – впервые н мини-вэне – 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Наиболе мощный мотор развивает 240 л.с. Цены на «Крайслер» в Америке стартуют в районе 20 тысяч и финишируют на 40 тысячах долларов.

все больше легковых черт. Опросы показывали, что львиная доля покупателей не нуждается в особой проходимости машин, а некоторые вовсе не покидают асфальт. Зато им по душе объемный салон, полный привод на мокрой или скользкой дороге, высокая посадка и низкий пол, а также чувство безопасности, исходящее от большой машины. В игру вмешались технологии: высокопрочные стали позволили интегрировать подобие рамы в кузов, совместив жесткость конструкции с легковой управляемостью. Улучшились комфорт и экономичность. Ведь несмотря на солидную внешность, кроссоверы легче традиционных вседорожников. Но кроссовер нынче – не только вседорожник с «усеченной» проходимостью. А ес-





▼ «Джип-Трейлхоук» получил имя благодаря птичьему выражению «лица» (hawk – ястреб). Вседорожник построен на шасси «Рэнглера-Анлимитед» с неразрезными мостами. Задача машины – пропаганда экологически чистого дизеля BlueTec мощностью 215 л. с. и объемом 3 л. Чуждую «Джипу» дизельную тему активно продвигает немецкая сторона концерна «Даймлер-Крайслер».

▲ Перед вами «Форд-Фокус» следующего поколения. Но не спешите звонить дилеру: такой можно будет купить только за океаном. Под капотом все тот же 151-сильный мотор объемом 2,0 л, но теперь он отвечает строгим американским нормам PZEV (почти нулевой выброс вредных веществ). Самое интересное – система Sync, разработанная совместно с «Майкрософт». Она позволяет синхронизировать работу Bluetooth, MP3 и имеет разъем для подключения iPod. Отныне звонки можно переключать на штатные динамики, устройство читает и воспроизводит сообщения с телефона и слушается голосовых команд. Как было заявлено во время телемоста с Лас-Вегасом, в котором участвовал Билл Гейтс, Sync останется исключительно «фордовской» опцией еще около двух лет.



шкаливает за пятизначную цифру. Технология общих платформ позволяет разработать десяток совершенно разных внешне моделей для покупателей, ищущих машины с яркими доминантными признаками.

Конечно же, появлению новых подвидов способствовали и экологические требования. В Японии вы не услышите на улице рева спорткара: установка шумных выпускных систем запрещена. Экология бывает и акустическая! Но гораздо актуальнее привычная нам – касающаяся воздуха. Топливные элементы становятся все компактнее и дешевле, «чистые» силовые установки умещают в полу. Можно как угодно обыгрывать высвободившееся пространство, уменьшая габарит машины, но увеличивая салон.

▲ Любопытно, что название BlueTec встречается и под капотом «Ауди» – одного из главных конкурентов «Даймлер-Крайслер». Никакого плагиата или ошибки: фирмы заключили соглашение на использование имени для пропаганды чистых дизелей в США. Европейцы надеются таким образом привить Америке любовь к дизельным моторам. Как это ни парадоксально, первые моторы BlueTec, появившиеся в прошлом году на «Мерседесе» Е-класса, не отвечали нормам токсичности нескольких штатов и были разрешены в 45 из них.



НА ОТВОЕВАННЫХ ПОЗИЦИЯХ

Как всегда, к моменту открытия салона NAIAS для публики журналисты из США и Канады выбрали североамериканские вседорожник и легковой автомобиль 2007 года. На сей раз лавры достались пикапу «Шевроле-Сильверадо» и седану «Сатурн-Аура». Выбор иллюстрирует общие настроения салона и автомобильной Америки 2007 года: прошлогодняя атака рынка японскими новинками подстегивает местных производителей к активным действиям. Президент «Джи-Эм» Роберт Лутц уверен в светлом будущем.



Несмотря на то что у «Нассау» четыре двери, а форма скорее напоминает хэтчбек, «Крайслер» называет машину компактным городским люкс-купе. Компактным, разумеется, по здешним меркам – длина 4-местной машины 4981 мм. «Нассау» построен на основе модели 300C SRT-8 и оснащен 425-сильным мотором HEMI объемом 6,1 л, который разгоняет машину до 100 км/ч за 5 с. «Крайслер» не скрывает, что концепт-кар является предвестником нового поколения 300C.

«Вольво» представила модель XC60, созданную на единой платформе с «Ленд-Ровером LR2». Фирма утверждает, что новинка смотрится как «элегантное спортивное купе». Машина оснащена системой предотвращения столкновений на скоростях до 20 миль/ч и автоматически тормозит, если водитель «проспал» замедляющееся впереди препятствие. Мотор объемом 3,2 л мощностью 265 л.с. работает на этаноле. Мощность на 30 л.с. больше, чем у бензинового аналога, но экономичность хуже на 20%. Машина появится в продаже в 2008 году и должна, по планам «Вольво», откусить кусок американского пирога – 450 000 покупателей ежегодно выбирают кроссоверы.

Так будут выглядеть автомобили марки «Линкольн» в ближайшем будущем. Фирма заверяет, что намерена вернуться к истокам и строить «сексуальные машины», как в 1960-х. Четырехдверный 4-местный MKR – попытка «Линкольна» ответить «Мерседесу» с его моделью CLS. Насколько реальна эта машина, можно судить по тому, что в ее основе удлиненная платформа «Форда-Мустанг». V-образная «шестерка» с двумя турбокомпрессорами базируется на 3,5-литровом моторе «Дюратек» и развивает 415 л.с., сжигая в цилиндрах этанол. Возможно, знатоки разглядят в MKR черты ушедших, но не забытых «линкольнов-континенталь» 1941 и 1961 гг.

«Тойота» называет эту модель «одной из важнейших в своей истории». Наряду с «Фордом-Фокус» и «Крайслером Таун энд Кантри» пикап «Тундра» стал в Детройте одной из самых значимых серийных премьер. Несмотря ни на что, Америка продолжает покупать такие автомобили. Минимальный объем мотора – 4 л, опция – 5,7-литровый V8 мощностью 381 л.с.! На «Тундре» впервые в классе применен 6-ступенчатый «автомат». От утилитарных пикапов прошлого столетия не осталось и следа: в активе «Тундры» новый автоматический дифференциал повышенного трения и система стабилизации, входящие в «базу» при заказе полноприводной версии.



Гибриды развиваются семимильными шагами. И хотя многие скептически оценивают их перспективы, свою лепту в переход к новым стандартам они уже внесли. Аккумуляторы стремительно дешевеют, электронные блоки умнеют с пугающей скоростью. Еще недавно гибридные модели лишь позволяли худо-бедно передвигаться в пространстве, перевозя «балласт» аккумуляторов массой в три сотни килограммов, и стоили дороже бензиновых собратьев. Теперь все иначе: в продаже уже есть гибриды, которые обыгрывают по динамике бензиновые модели-аналоги, расходуя при этом на четверть меньше топлива. Один за другим появляются спортивные прототипы на гибридной тяге и топливных элементах. Представьте, выхлоп водяным паром, тихий, но вдавливающий в спинку сиденья разгон, заправка водородом… раз в месяц. Утопия? Конвейер Генри Форда когда-то тоже был в диковинку… □

«Альфа-Ромео» в мечтах и наяву

Прославленная марка накануне 100-летия готовится покорить мировые рынки. Россия и Украина – в их числе. Главный редактор московской редакции «За рулем» Петр Меньших беседует с руководителем компании Антонио Баравалле.



– Вы не находите, что у наших компаний есть что-то общее? Скоро «Альфа-Ромео» отметит свое столетие, а несколько раньше наш журнал – восьмидесятилетие. И, конечно, для вас и для нас самое главное – автомобили. Но сегодня будем говорить только о вашей марке с ее историческими корнями. Лучшие мастера делали здесь кузова, лучшие конструкторы работали над моделями, прославившими марку. Диктаторы и великие политики считали за честь иметь «альфы» в своих гаражах. Как сегодня вы используете накопленный багаж? Это вам помогает или, наоборот, мешает?

– Довольно скоро, 24 июня 2010 года «Альфа-Ромео» отметит столетний юбилей. К этому времени нам хотелось бы сделать свою марку столь же престижной, как в былые времена (диктаторы не в счет). Вряд ли найдутся автопроизводители с такой богатой историей, как «Альфа-Ромео» и «Мерседес». Но мы не хотим предаваться ностальгии. Задача – опираясь на прошлое, двигаться вперед. Это касается всего: и стильных кузовов, и новой механики, и в целом новых моделей.

В развитие наших новых идей мы представили на Парижском автосалоне суперкар «8С Компетиционе» – автомобиль, созданный по мотивам знаменитой «Альфы-Ромео 33 Страдале» 1967 года. Вот так, опираясь на стилистические находки прошлого, переосмысляя их с учетом современных возможностей, мы намерены идти в будущее.

– В гамме «Альфа-Ромео» шесть моделей. Не могли бы вы уточнить, кому адресуется каждая из них? Не исключено, наверно, что все они когда-то появятся в автосалонах.

– Позвольте вам кое-что показать. (Берет бумагу и карандаш.) Недавно мы представляли перспективные модели, которые планируем выпустить по программе концерна «ФИАТ-Авто», куда входит «Альфа-Ромео». Первая из них – «Юниор» – для самых молодых наших клиентов – от 18 до 24 лет. Она появится в конце 2008 года и призвана противостоять «Мини-Куперу». По сути это новый тип автомобиля для молодежи.

Следующее семейство создается на базе модели 147, с таким же стремительным обтекаемым кузовом. Этот автомобиль может быть вторым у владельца, скажем, молодого менеджера 30–32 лет, который не претендует на особый комфорт – ему нужно удобное городское авто спортивного кроя. В 2009 году на смену 147-й придет 149-я, а затем в модельном ряду настанет черед «Альфы-159» – машины, рассчитанной на тех, кому сорок–пятьдесят. Для нашей гаммы она стала в полном смысле первым семейным автомобилем. Он намного просторнее предыдущих, а в версии «Спортвэгон» и просто большой.

На следующей ступеньке – наш флагман «Альфа-166». В 2009 году его сменит еще более солидная 169-я. Ей предстоит стать в нашей гамме знаковой, поскольку с этой моделью мы планируем вернуться на рынок США. Подчеркну попутно: все наши модели со спортивным характером, но это не значит, что они предназначены для соревнований.

– Хотелось бы вернуться к «Юниору». Это попытка предложить что-то вроде легендарной «Джульетты»?

– Скорее, это один из вариантов толкования «Джульетты» применительно к сегодняшнему дню. В те времена она была предназначена для куда более зрелой публики. Поэтому я назвал бы «Юниор» «Джульеттой» для молодежи.

– Не собираетесь ли вы переосмыслить бренд «Джульетты» для новых моделей, как это сделал БМВ с «Мини» или «Фольксваген» с «жуком»? Ведь при упоминании о «Джульетте» Италия начинает плакать.

– Да, наш проект возрождения истории не может обойти стороной «Джульетту». Мотивы прошлого прослеживаются в наших моделях «Брера» и «Спайдер». Их в 2010–2011 г.г. заменит другая модель, выполненная по мотивам «Джульетты». Она-то и позволит возродить этот миф. Но, напомню: речь пока идет о проектах. Однако не могу не упомянуть еще одну модель, которую ждем к 2010 году, – это первый SUV с логотипом «Альфа-Ромео». Автомобиль длиной 4,6 метра, похожий по архитектуре на БМВ-Х5.

– Давайте поговорим немного о делах сегодняшних. У вас есть очень красивые кузова, мощные современные моторы. Что же мешает идти в ногу с лидерами и конкурировать, скажем, с «Ауди», БМВ?

– Мы сейчас проводим широкую технологическую модернизацию, которая будет нарастать: «Альфа-Ромео» должна стать маркой, где задействованы инновации и новейшие технологии. В качестве технической лаборатории, на которой станут обкатывать новые решения, доступные всему модельному ряду компании, выступит 8С.

О чем речь? Например, мы разработали новую переднеприводную трансмиссию АК-2 с самоблокирующимся диффе-



Модель 147 дебютировала пять лет назад, но выглядит удивительно современно.



«Альфа-Ромео 159» в 2005 году сменила 156-ю. Творение Джорджетто Джуджаро и Центра стиля «Альфа-Ромео» должно встретить 100-летие фирмы на конвейере.



«Спайдер» и «Бреру» начнут поставлять в Россию уже весной, а в Украине «Брера» продается с прошлого года.





Спорткупе GT имеет впечатляющие характеристики: с мотором 260 л.с. достигает сотни за 6,7 с; максимальная скорость 247 км/ч.

«8С Компетиционе» – прекрасное сочетание истории, стиля и мощности (двигатель V8, 400 л.с., максимальная скорость 300 км/ч; разгон до сотни 4,5 с) составит конкуренцию «Феррари», в том числе и по цене – около 300 000 евро.



Антонио Бараваллe, Antonio Baravalle руководитель компании «Альфа-Ромео»

Родился в 1964 году в Турине. Физик-математик по образованию, окончил Школу менеджмента (SAA). 1989–1999 – менеджер и директор по маркетингу и продажам в международных компаниях, включая английскую Diageo – одного из гигантов розничной торговли. В «ФИАТ-Авто» с 1999 года. В 2004–2005 – вице-президент «Лянча», в ноябре 2005 г. назначен исполнительным вице-президентом Alfa Romeo.

ренциалом, который по поведению приближает автомобиль к полноприводному. Разница в цене колоссальна! Полноприводная трансмиссия обойдется в 3000 евро, а наша – всего в 800 евро, при том, что с ней водитель чувствует себя уверенно за рулем. В повороте, когда внутреннее колесо разгружается, самоблокирующийся дифференциал передает основной момент на внешнее, нагруженное колесо. Такая машина хорошо держится в поворотах, не боится мокрых и скользких покрытий.

В целом мы ведем работу по трем направлениям. Первое – обновление и облегчение платформ с помощью новых материалов, таких как алюминий и другие. В первую очередь значительно снижаем вес шасси. Так, на 159-й модели оно будет облегчено на 150 кг! Второе направление – совершенствование трансмиссий, применение полноприводных и усовершенствованных переднеприводных схем, использование сдвоенных сцеплений на автоматических коробках, как это делает «Ауди» (на коробках DSG – **ред.**). И наконец, третье направление – улучшение двигателей. Каким образом? Раньше наращивали рабочий объем, увеличивали число цилиндров, появлялись V-образные восьми- и десятицилиндровые моторы. Ныне с развитием наддувной технологии объем цилиндров будет уменьшаться, а мощность и крутящий момент возрастать. Например, будущую модель «Юниор» планируем оснащать двигателем 1,4 л мощностью 150–180 л.с. Кстати, еще совсем недавно, внедряя новую модель на североамериканский рынок, нельзя было представить ее продвижение без двигателя с 10–12 цилиндрами. Сегодня и там количество цилиндров, их объем уменьшаются.

– Хотелось бы услышать от вас: родство с ФИАТом – это плюс для «Альфы-Ромео» в России и Украине?

– Клиентская база ФИАТа коренным образом отличается от той, которой располагает «Альфа».

– Через два дня у вас день рождения. Что бы вы сами себе пожелали?

– Моя мечта и самое горячее желание, чтобы 24 июня 2010 года, когда «Альфе-Ромео» исполнится 100 лет, объем производства достиг 300 тысяч машин против 160 тысяч сегодня и чтобы наша марка фигурировала в списке престижных на всех рынках.



Во втором чтении

Первый концепт «Иозис» показали в 2005-м, второй, с буквой Х – год спустя. Третий будет серийным «Мавериком», предполагает Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Концепт по имени «Иозис» компания «Форд» уже демонстрировала осенью 2005-го во Франкфурте. Но тот автомобиль, не имеющий в имени дополнительного икса, представлял собой спортивное купе с дополнительными открывающимися назад дверями. Пожалуй, это единственное сходство с нынешним «Иозисом Х» – представителем модного направления кроссоверов, то есть полноприводных машин с увеличенным дорожным просветом.

Дизайн кузова и интерьера – нарочитое сочетание решений и материалов, которые совсем недавно дали бы повод назвать автомобиль эклектичным. Но, скажем, пластмассовые обтекатели на нижней части кузова – вовсе не бесполезное украшательство в стиле формулы 1, а вполне практичная защита от камней, песка, веток и одновременно… откидывающаяся подножка для удобства посадки в высокий автомобиль. Сочетание кожи и текстиля в обивке сидений? Яркие сине-белые кресла (фир-менные цвета «Форда») выгля-дят гармонично; они легкие и тонкие благодаря прочному алюминиевому каркасу, а зна-чит, позволяют сделать салон просторнее.

Разумеется, подбирая мате-риалы для концепта, дизайне-ры благоволили стеклу. Нынче многие делают крыши почти

Концепт-кар Ford Iosis X представлен на Парижском автосалоне в 2006 году.

Без откидных подножек забраться в высокую машину было бы непросто.

Примерно так может выглядеть кроссовер «Форд», на подступах к которому – концепт «Иозис Х».



Главные фирменные цвета – белый, синий и оранжевый. Последний должен вызывать ассоциации со спортивными «фордами», в частности «Фокусом ST».

полностью прозрачными. Но создатели «Иозиса», подчеркивая открытость, дружелюбие машины к окружающему миру, пошли дальше: под ногами водителя и переднего пассажира – стеклянный пол! Интересно, каковы ощущения на высоких скоростях?

Увы, никаких технических подробностей, помимо того, что концепт – с гибридной силовой установкой, «Форд» не сообщает. Значит ли это, что прототип «страшно далек от народа»? Или, наоборот, процесс, который создатели машины называют подготовкой появления нишевой модели, вступает в заключительную стадию? Возможно, в первом и втором «чтениях» «Иозис» принят, а третьего, окончательного, ждать недолго? Вот и решили не морочить будущих покупателей техническими характеристиками прототипа, а дождаться серии.

Для какой ниши маркетологи готовят автомобиль, догадаться, конечно, нетрудно. Вероятно, полноприводный кроссовер по узлам и агрегатам будет близок к «Фокусу». Впрочем, возможно, автомобиль станет и более солидным – сменит модель «Маверик» (в США «Эскейп»). Полагаю, ответы на все вопросы мы получим в ближайшие год-полтора. □



Все включено

Роман Никитин

Что скрыто за тонированными стеклами роскошных представительских седанов? Дорогие, высшего качества отделочные материалы, изощренные устройства и приспособления, создающие максимальный комфорт... Заглянем в просторные салоны, приглядимся к интерьерам, сочетающим порой самые свежие достижения науки и техники с консервативными, не сказать древними, материалами и технологиями.

ХОРОШО СИДИМ!

Конечно, в салоне не обойтись без дорогой древесины, кожи. Сегодня многие фирмы смело сочетают необычные материалы. Скажем, в «Инфинити-М45» вставки из красного палисандра соседствуют с алюминиевыми панелями. В «Майбахе-57S» карбоновые элементы покрыты рояльным лаком! Не нравится? Синтетику можно заменить классическим деревом – темным тополем. В БМВ 7-й серии в исполнении «Эксклюзив» велюровые коврики обшиты по краям кожей в цвет обивки салона.

Интерьер «Роллс-Ройса Фантом» отделан тончайшей кожей племенных бычков, выращенных на одном из британских пастбищ. Любопытно, что кусочки кожи, из которых шьют элементы отделки, вырезают лазером – получаются точные «в размер» выкройки с идеальными краями. Кстати, интерьер «Майбаха» тоже обтягивают кожей молодых бычков, только выращенных на пастбищах южной Германии. В седанах БМВ 7-й серии используют обивку из воловьей кожи, которой, помимо дубления, не нужна дополнительная обработка. Производитель уверяет, что даже без искусственной перфорации такой материал хорошо дышит.

Кожа – кожей, но куда интереснее любопытные устройства, что спрятаны под ней! Например, водительское кресло в «Мерседес-Бенце» S-класса при маневрах

«Майбах» в исполнении «Отель». Мягкие коврики защитят кузов от царапин при погрузке багажа, и костюм портье останется чистым.

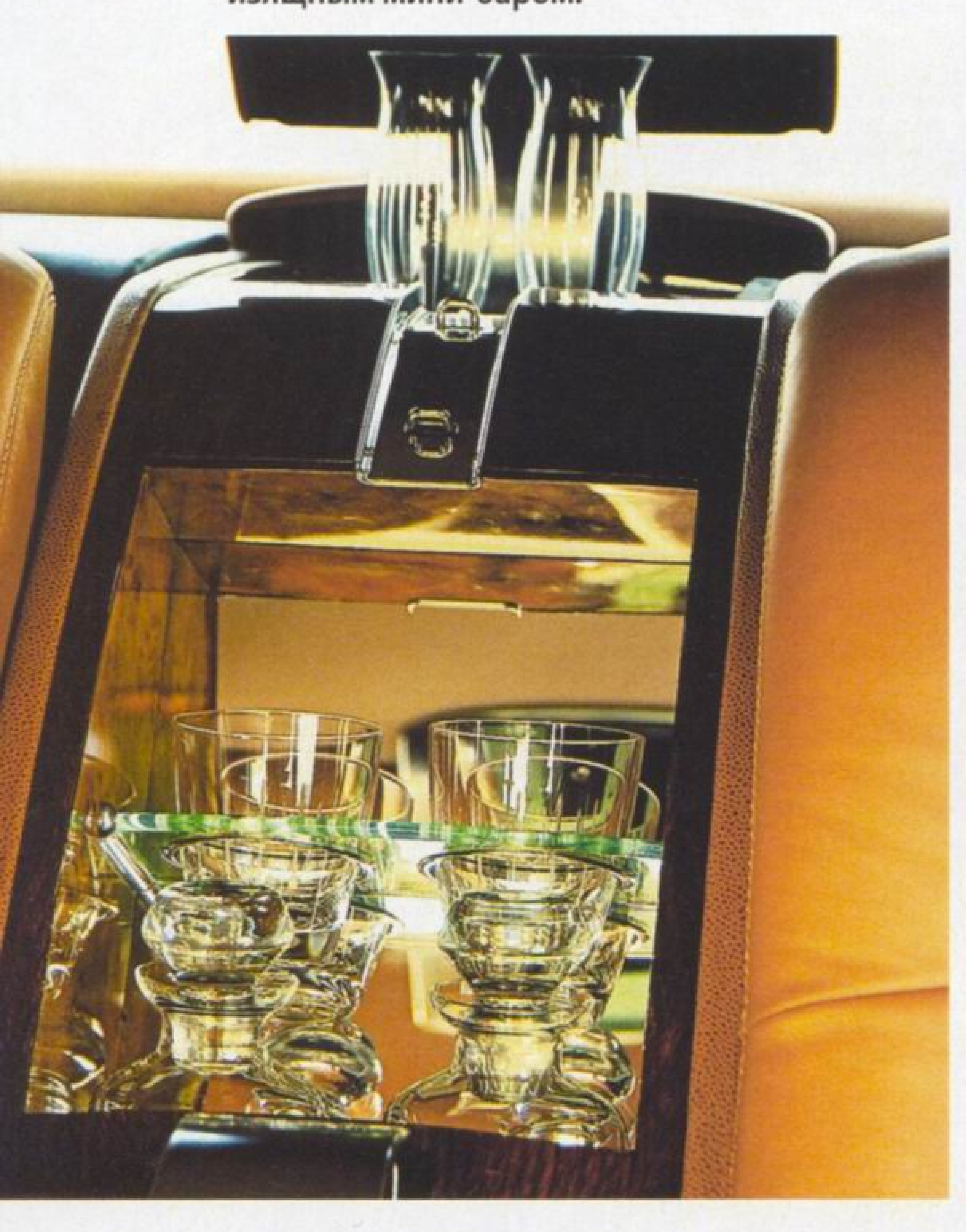


изменяет конфигурацию, поддерживая в поворотах то правый, то левый бок седока. Управляющий блок получает информацию от датчиков системы стабилизации и отдает команды исполнительным механизмам. В дальней поездке умные сиденья разомнут поясницу – в спинке установлена пара воздушных полостей, которые, поочередно надуваясь, раскачивают позвоночник. В «Ниссане-Теана» та же задача решена немного по-другому: два валика двигаются под обивкой кресла от поясницы к плечам, подобно рукам опытного массажиста. Расслабьтесь и получайте удовольствие. Пассажир, кстати, может поставить ноги на выдвижную подставку, которую предлагают за доплату. Ну а владельцу «Роллс-Ройса» достаточно нажать кнопку, чтобы сиденье приняло полулежачее положение. Правда, за такую возможность придется выложить еще примерно 7 тыс. долларов (по сравнению с ценой автомобиля это, впрочем, очень скромная сумма), чтобы вместо общего заднего дивана установили индивидуальные кресла.

В сиденьях нового «Лексуса-LS460» спрятана профилированная сетка, повторяющая контуры человеческого тела. Она не только эффективно удерживает пассажира, но и гасит неприятные вибрации.



Провести переговоры в неформальной обстановке можно прямо в машине. Кстати, в подлокотнике БМВ охлаждаемый бокс для шампанского. Отметить успешную сделку хорошо и на задних сиденьях «Роллс-Ройса» рядом с изящным мини-баром.



Впечатляют параметры климатической системы этого представительного седана – за час вентиляторы прокачивают до 635 м^3 воздуха. Кстати, в креслах находятся нагревательные элементы, причем не обычные нитевые, а полупроводниковые, использующие эффект Пельтье. Если изменить направление тока, «соты» остывают – из многочисленных пор сиденья начинает дуть прохладный бриз. Специалисты концерна «Даймлер-Крайслер» считают, что эффективнее и безопаснее охлаждать тело, наоборот, откачивая воздух из кресла. Для этого используют вакуумные насосы, а фильтры задерживают испарения и неприятные запахи.

У заднего пассажира длиннобазного БМВ-750Li персональный доступ к регулировкам климат-контроля, связи и развлечениям. Информация – на многофункциональном мониторе между передними сиденьями.

Хьюмидор (пенал для сигар) внутри перчаточного ящика. Конечно же, это «Роллс-Ройс».





Светильники в пороге тюнингового «Крайслера-300С» от «Стартех» осветят часть дороги к дому.

ПРОЗРАЧНЫЙ «БУТЕРБРОД»

Важная особа, глядя на мир через окно персонального автомобиля, подчас не подозревает, что даже стекла в ее машине непростые. На большинстве дорогих авто они многослойные – состоят из двух и более стекол, проклеенных шумоизолирующей пленкой. Если верить производителям, прозрачный «бутерброд» снижает шум в салоне на 5–8 дБ. А чтобы он еще и поглощал инфракрасные лучи, нагревающие салон, при изготовлении стекла в расплав добавляют краситель либо применяют цветную соединительную пленку. Дополнительно защитят от яркого света противосолнечные шторки: нажал кнопку – заднее и боковые окна тотчас закрыли сетчатые занавески.

Многослойные стекла поселились даже на крышах машин. Пассажиры «Майбаха-62» могут любоваться звездами через прозрачный потолок. А чтобы в солнечную погоду обитатели не чувствовали себя как огурцы в теплице (кондиционер может и не справиться с задачей), стекло становится непрозрачным. Принцип работы крыши-хамелеона тот же, что и у плоских жидкокристаллических мониторов: если подать напряжение, «экран» станет прозрачным, обесточенная крыша свет не пропускает.

МЕЛОЧИ ШИКАРНОЙ ЖИЗНИ

«Нет ничего важнее мелочей», – говорил великий лондонский сыщик. В «Бентли-Континенталь Флайинг Спур» внутренние ручки дверей обиты металлическими полосками. Не ради красоты, а дабы пассажир случайно не повредил перстнем кожаную обивку. В угоду уважаемым персонам, сидящим на задних сиденьях, передние подголовники сделали максимально компактными, чтобы те не перекрывали обзор. Другой британский лимузин – «Роллс-Ройс Фантом» комплектуют фирменными зонтами. Ведь дожди в туманном Альбионе – частое явление, как, впрочем, и во многих других уголках нашей планеты, куда поставляют эти автомобили. Холмс и Ватсон наверняка оценили бы такую заботу о покупателе.

Уселся в автомобиль – закрой дверь! Датчикам «Лексуса-LS460» требуется всего 0,3 с, чтобы определить – она не закрыта. По команде датчиков срабатывают услужливые доводчики, состоящие из малооборотного электродвигателя и планетарной передачи. Устройства очень компактные и работают тихо. Пассажир даже не заметит, как невидимая сила прижимает дверцу. Упростил жизнь и электропривод багажника – водителю нужно нажать кнопку на ключе зажигания и уложить чемоданы, а крышку автомобиль откроет и захлопнет сам.

Естественно, производители дорогих машин уделили внимание и звуковому оформлению. Изюминка системы стоимостью более 10 тыс. долларов, специально разработанной датской фирмой «Бэнг энд Олафсен» для «Ауди-А8», – так называемые акустические линзы, «фокусирующие» волны и направляющие их в нужную точку салона. Еще один пример высококлассной акустики – усилитель «Марк Левинсон» для «лексусов», собранный по старинке на конденсаторах и транзисторах. Истинные меломаны утверждают: от аппаратуры на современных микросхемах невозможно добиться столь чистого звучания.

Жаль, что всем этим могут пользоваться только владельцы дорогих машин. Однако, как показывает опыт, с развитием технологий некоторые из этих опций станут массовыми. Подождем – набраться терпения легче, чем накопить на «Майбах». □

Болтун – находка для шофера

Некоторое время тому назад ряд крупнейших автопроизводителей объединились в консорциум Car2Car Communication, поставив целью разработку совместимых систем обмена информацией между автомобилями. Проще говоря, предстояло научить машины общаться на своеобразном цифровом «эсперанто».



Намек тормозящего СААБа следующему за ним «Опелю» предельно ясен без перевода.

И вот в декабре с разрывом всего в два дня крупнейшие участники этого проекта «Даймлер-Крайслер» и «Дженерал моторс» представили «болтливые» автомобили, обменивающиеся информацией на самые разные темы, имеющие отношение к безопасности. Немцы назвали свою систему Car-2-X, американцы – V2V (V – Vehicle). Для передачи сигналов использована техника WLAN беспроводного доступа в интернет: это позволило обойтись без дорогостоящих приемопередающих устройств, а 300–500 м реальной дальности вполне достаточно.

Это послание «Смарта» пришло к «Мерседесу» еще из-за поворота.

О чем же толкуют автомобили между собой и о чем ставят водителя в известность? Ну, например, остановившийся на дороге за поворотом «кричит» о себе всем приближающимся, въехавший в полосу дождя или тумана предупредит о непогоде. При этом в качестве датчиков выступают включенные дворники или противотуманки. Аналогично выдаются сообщения об экстренном торможении впереди идущего авто, приближении на перекрестке «помехи справа». В последнем случае водителя предупреждают не только звуковой и световой сигналы, но и короткий энергичный импульс торможения. Разработчики «Джи-Эм» посчитали его полезным в любом случае: даже если водитель проигнорирует «клевок», скорость к моменту столкновения хоть немного, но снизится.

На полигоне в Дуденхофене разговаривали между собой «Кадиллак-STS», «Опель-Сигнум», «Шевроле-Эпика» и СААБ-9-3, «Мерседес-Бенц» и «Смарт». Этим набором разработчики хотели подчеркнуть пригодность системы для установки на машины чуть ли не любого сегмента. Ведь по оценкам, чтобы снизить аварийность, нужно иметь на дороге хотя бы 10–15% болтливых авто, а их в одном бизнес-классе не наберешь.

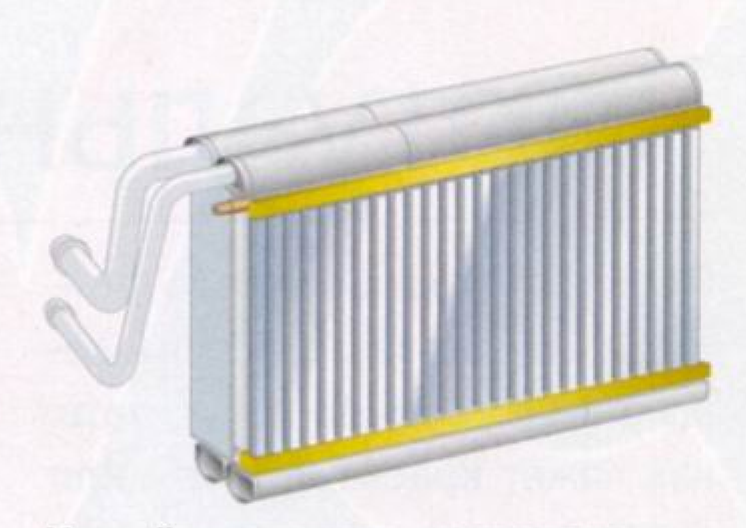
МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **Алексей Воробьев-Обухов**

Холод про запас

Экономичность и экология – вот два ключевых направления развития современного автомобилестроения. На рынке появляется все больше «гибридомобилей» или хотя бы таких машин, что работают в городе в режиме старт-стоп, выключая двигатель у каждого светофора. Вот только что делать с кондиционером? Если его компрессор не будет работать, то жарким летом хватит и пары минут, чтобы седоки изрядно вспотели. А сырым осенним днем придется стартовать при затуманившихся стеклах. Можно, конечно, сделать независимый электропривод компрессора, но тогда долго не протянет аккумулятор – и автомобиль,чего доброго, так у светофора и останется…

Фирма «Бер» (Behr) решила подойти к вопросу с другой стороны, превратив сам кондиционер в аккумулятор, но не электричества, а холода, который бы расходовался во время кратковременных остановок. Сначала, конечно, собрали статистику. Оказалось, среднее время стоянки составляет 23 с, не превышая максимальных 62 с. При этом доля простоя в городском цикле составила 22%. (Ну это, конечно, «у них», а не у нас).

Идея состояла в том, чтобы присоединить к испарителю кондиционера дополнительную секцию, наполненную особым веществом, замерзающим/тающим при +5°С. Во время движения эта секция наберет запас холода, а при остановках будет его отдавать продуваемому вентилятором воздуху. Чтобы повысить эффективность, одновременно с остановкой мотора система кондиционирования переключается на режим рециркуляции: ведь воздух в салоне холоднее, чем снаружи. И все равно запасать холод от продуваемого воздуха не получалось: необходимые 4 минуты – это слишком долго, остановки следуют друг за другом чаще.



Новый испаритель состоит из двух параллельно работающих секций – обычной и добавочной с аккумулятором холода.

Поэтому разработанная конструкция представляет собой как бы трубу в трубе. По внутренней циркулирует хладагент, между ней и наружной залит «аккумулятор холода». В этом случае последний запасает мороз менее чем за минуту работы кондиционера, а хватает его примерно на 50 с. После этого температура воздуха на выходе в салон превысит 11°С. Но тогда автоматика просто пустит двигатель.

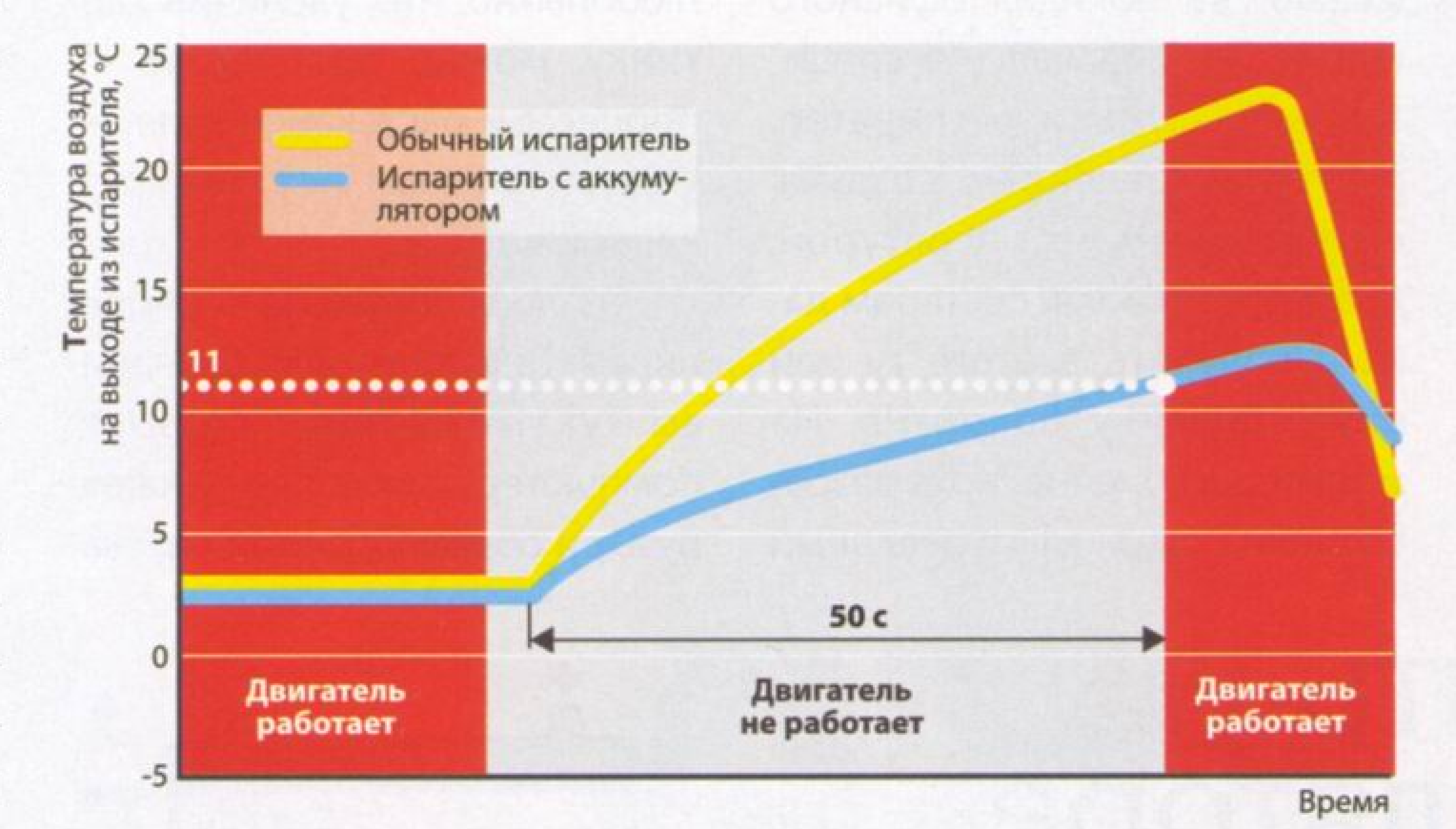


График изменения температуры воздуха на выходе из обычного и аккумулирующего испарителя.

Подспорье для рассеянных

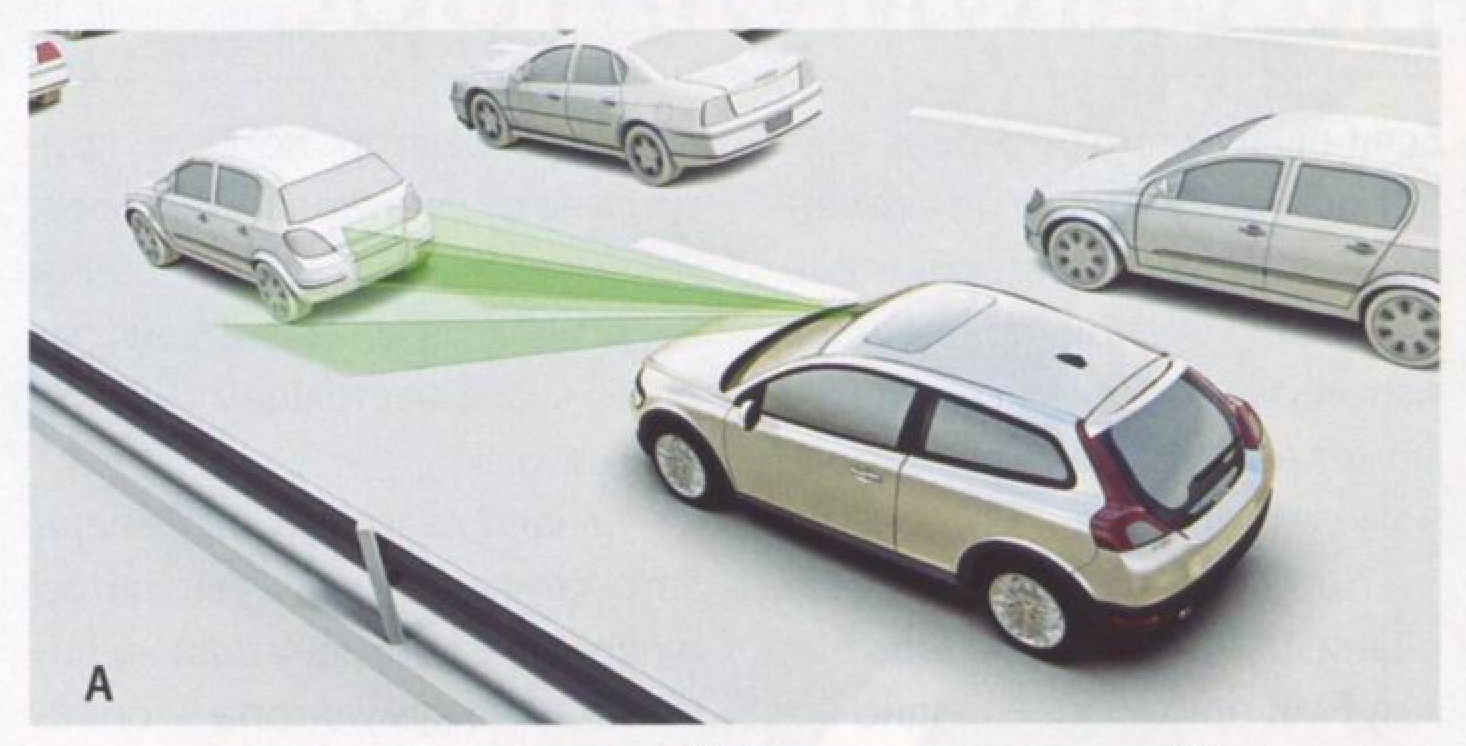
При серьезной аварии люди мало думают о судьбе автомобиля – рады, что остались живы. А вот слегка разбив любимую ласточку в городской толчее, испытывают злость или горечь по поводу чужой или своей глупости и невнимательности. Помочь избежать подобных стрессов призвана система городской безопасности (City Safety), которую «Вольво» собирается внедрить на своих авто в течение ближайших двух лет.

Согласно всезнающей статистике, 75% ДТП происходят на скорости до 30 км/ч именно в городах. Они, конечно, в современном автомобиле не приводят к сколько-нибудь серьезным травмам пассажиров, но на ремонт придется потратиться. Новая система должна, по замыслу авторов, предотвратить примерно половину наездов на едущего впереди.

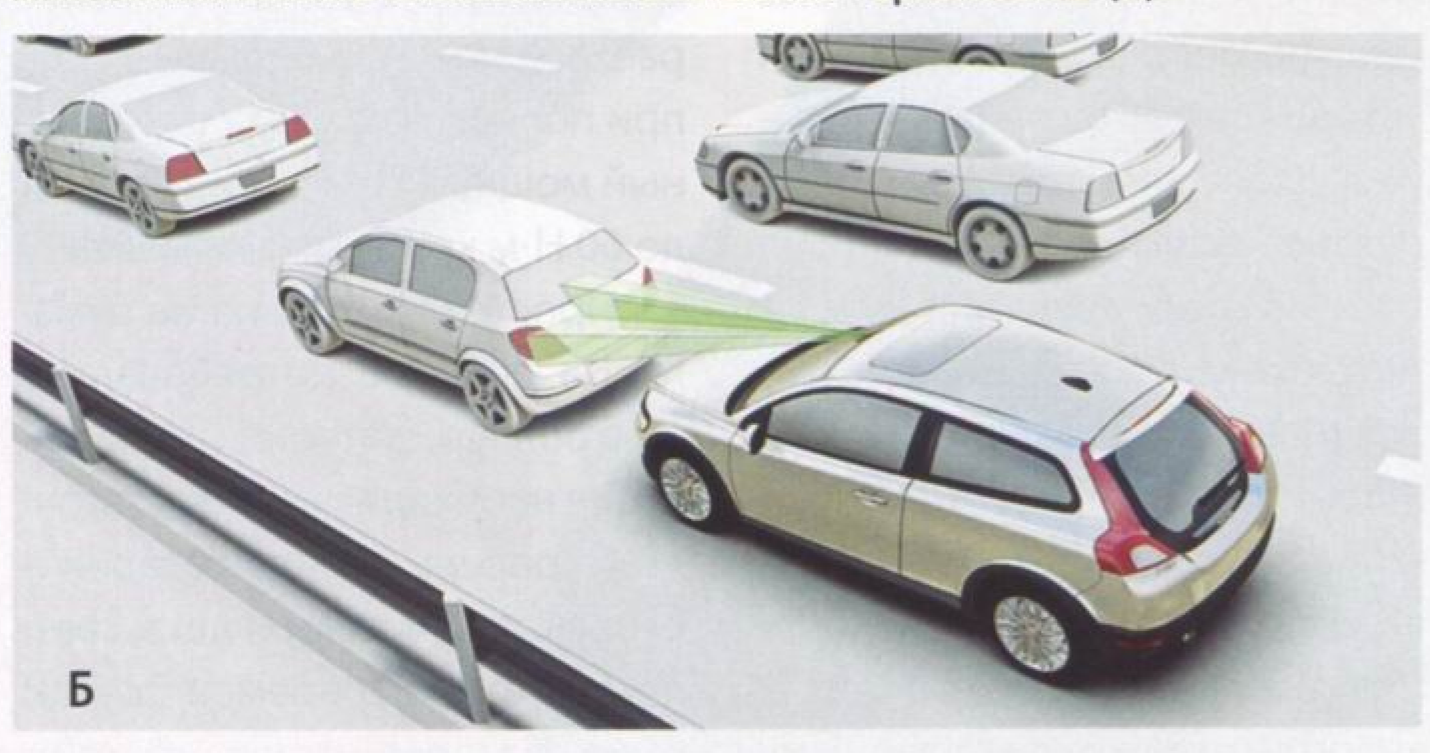
Для этого за внутренним зеркалом заднего вида примостилась видеокамера, сканирующая с частотой до 50 раз в секунду пространство на расстоянии 6 м перед автомобилем. Этой дистанции как раз должно хватить, чтобы предотвратить наезд на экстренно затормозившую машину. (Напомним – лишь до 30 км/ч, при большей скорости система выключается.) Сначала автомат просто зарегистрирует надвигающуюся опасность и подготовит тормоза к действию. А когда компьютер сочтет, что пришло время надавить на тормоз, он это сделает, одновременно убрав газ.

Поскольку речь идет об оптической системе, ей могут помешать погодные условия – снег, грязь на стекле. В этом случае на дисплее появится сообщение об «ошибке» – мол, сам смотри в оба.

Это – будет, а сегодня? Оказывается, не все так безнадежно: на новом «Вольво-S80» не хватает лишь автоматического торможения, остальные звенья описанной системы уже работают в режиме оповещения.



Видеокамера уже заметила задний бампер «противника» (А), еще пара мгновений и включилось автоматическое торможение (Б).



Виртуальный маляр

Процесс окраски кузова долгое время оставался как бы вещью в себе: точно рассчитать, как ляжет краска при том или ином режиме напыления или окунания, не удавалось. Теперь программисты «Даймлер-Крайслер» могут похвастаться прорывом и в этой области: им удалось математически просчитать, например, траекторию полета каждой отдельной частички лака от форсунки до поверхности!



Как правильно окунуть кузов в грунт, подскажет компьютер.

Только вообразите, сколько миллиардов таких микрокапелек увлекаются потоком воздуха и электрическим полем каждую секунду. А еще они норовят испариться в полете. Тем не менее суперкомпьютеру такие задачи уже по плечу. И теперь можно, не покидая офисного кресла, не облачаясь в специальный костюм и респиратор, поиграть давлением воздуха, напряжением, температурой, диаметром сопла, составом лака и получить в итоге ту или иную толщину покрытия. На мониторе, конечно. Хотя разработчики утверждают: реальный результат будет весьма близок. Любопытно, что, увеличив картинку, можно проследить за процессом растекания капелек краски на любом участке виртуальной поверхности.



Он же выберет нужные режимы напыления лака.

Аналогично удалось смоделировать и грунтовку окунанием. Тут уже не капли – пузыри. Компьютер покажет, где и какие пузыри образуются при опускании конкретного кузова в ванну под определенным углом с той или иной скоростью, сколько грунта и где будет стекать обратно в ванну.

Это, однако, еще не все. Процесс сушки теперь тоже под виртуальным контролем.

Вот только реальный автомобиль все равно придется собирать в цехах!

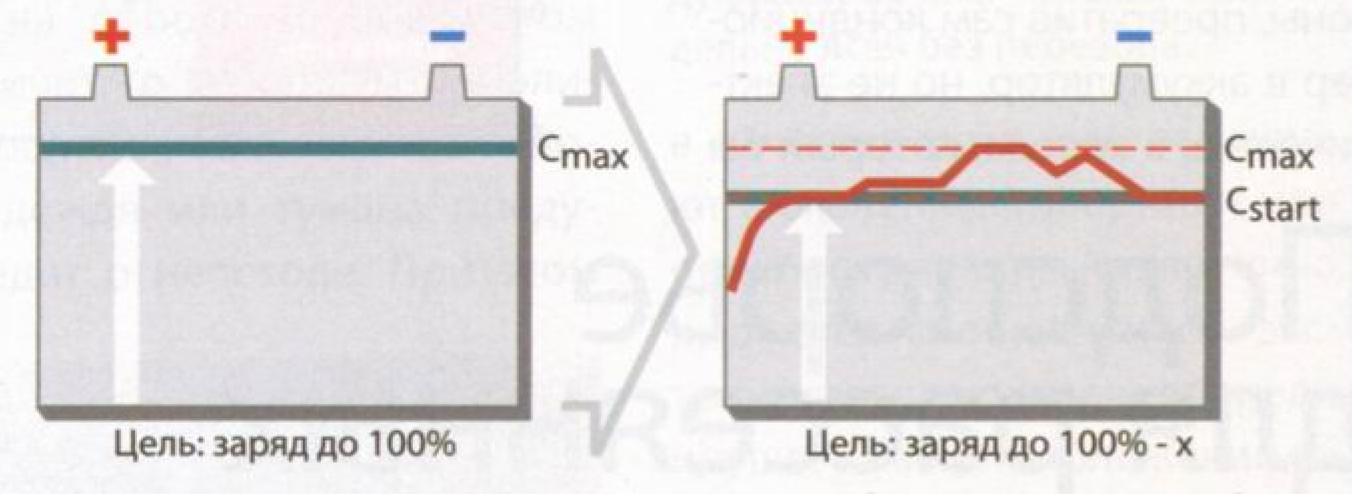
Сэкономить на аккумуляторе

Если вы думаете, что речь пойдет об отказе от этого тяжеленного ящика, то ошибаетесь. Оказывается, при правильном использовании аккумулятор может внести свой вклад в экономию топлива!

Но чтобы понять и, главное, реализовать это, разработчикам БМВ пришлось изрядно поломать голову. А идея, можно сказать, лежала на поверхности. Обычно регулятор напряжения устроен так, что заряжает батарею «доверху», независимо от режима движения. Но ведь для пуска и прослушивания музыки на стоянке полная емкость вовсе не нужна. Итак, система iGR (intelligent Generator Regelung), которая, кстати, уже стоит под капотом БМВ всех серий, оценив реальные потребности в энергии, ограничивает заряд на определенном уровне, оставив под крышкой батареи еще «немного места» для электронов. Оно понадобится при езде накатом, когда топливо не расходуется и генератор, по сути, крутится не от двигателя, а от колес. Получается как бы рекуперация энергии, хотя и в меньшей степени, чем в настоящем гибридном авто.

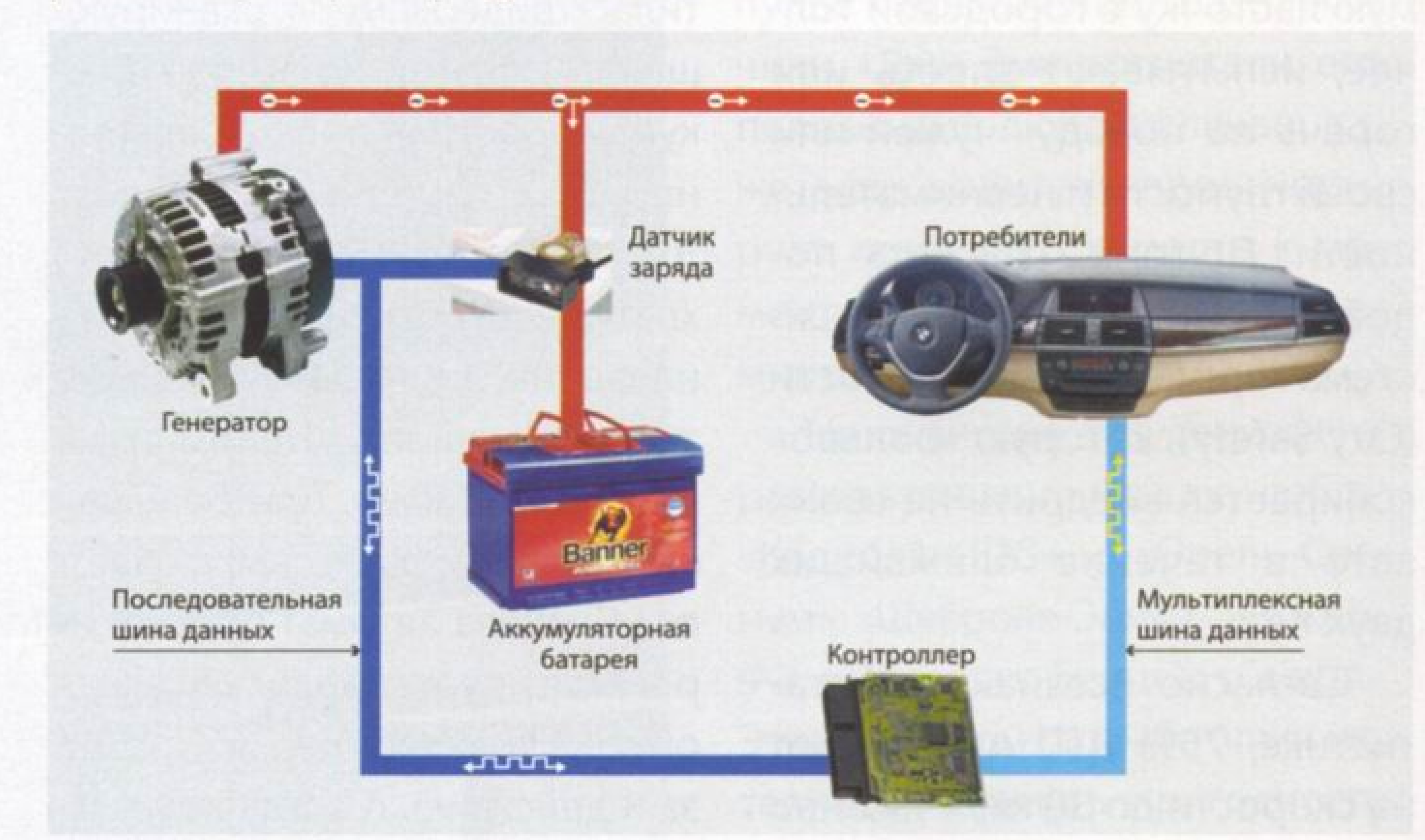
Начали разгоняться? Теперь автоматика отключит генератор и переведет потребители на питание от аккумулятора – опять экономия! Заодно и несколько миллисекунд в динамике выиграете. А может, и больше – ведь при полной нагрузке современный мощный генератор съедает до 60 Н·м крутящего момента!

Просто? Но только на бумаге. На деле же потребовались контроллер, датчики, оценивающие необходимый и достаточный уровень заряда батареи – отдельно для зимы и лета, светлого и темного времени суток. Сама батарея стала «сухой», точнее, так называемой AGM-системы (обычная плохо работает в таких режимах, имеет недостаточный запас емкости, склонна к сульфатированию).



Вчерашняя и сегодняшняя стратегии заряда батареи на автомобилях БМВ. Величина x зависит от целого ряда факторов и вычисляется специальным контроллером.

Теперь примитивная некогда зарядная цепь включает и контроллер, и шины передачи цифровых данных. Мастеру с простым вольтметром/амперметром тут делать нечего.



И еще понадобились ксеноновые головные фары, поскольку колебания напряжения в бортсети от 12 до 15 В вызывают слишком заметное изменение яркости галогенных ламп.

А все-таки, ради чего такие сложности? Испытания показали: в городском цикле «микрогибрид» экономит 4% топлива, которое нынче ох как дорого и вряд ли подешевеет!

Титулы – в разные руки

Действующий чемпион мира досматривал концовку сезона по телевизору, но все-таки удержал корону. В сезоне-2007 он стартует за рулем другой машины. Итоги раллийного первенства планеты подводит Сергей Зиновьев.

Последний раз Себастьена Лоэба видели за рулем «Ксары» на ралли Кипра, где он праздновал очередную победу в гонке.

Случайность вмешалась в дележ титулов. Незадолго до турецкого этапа, катаясь на горном велосипеде, Себастьен Лоэб упал и сломал правую руку. Врачи вынесли вердикт: в этом году французу за руль лучше не садиться, даже несмотря на то, что он левша.

Почти умершая интрига – Лоэб к этому моменту лидировал с грандиозным перевесом по очкам – сказочным образом возродилась. Посчитали, что главному сопернику Себастьена, Маркусу Гронхольму, необходимо и достаточно выиграть три этапа из оставшихся четырех и один раз финишировать третьим. И тогда чемпионом становился финн из команды «Форда».

Гронхольм засучил рукава и в бешеном темпе выиграл ралли Турции, невзирая на дождь и снег. «Мне предписали на первых порах домашний режим с минимумом движений – слишком сложный перелом в нескольких местах, – рассказывал Лоэб. – Поэтому я следил за ходом гонок по телевизору и через интернет. Признаться, странные ощущения: периоди-

В БОЙ ИДУТ «МАЛЫШИ»

Невероятно плотный финиш в самом младшем зачете чемпионата мира – Junior WRC, где пилоты не старше 28 лет состязаются на 1600-кубовых машинах. Ожидалось, что доминировать будет самая свежая техника – «Сузуки-Свифт» и «Ситроен-С2». Так оно, по большому счету, и было – на пару шесть побед из восьми возможных. А чемпионом в итоге неожиданно стал представитель малочисленного клана «Рено» Патрик Санделл, одержавший лишь одну победу.



чески удивлялся, почему не видно… меня. Ведь я должен быть там, вместе со всеми».

Ралли Австралии поставило точку на переживаниях француза. Гронхольм допустил осечку, уложил свой «Фокус» на крышу, потерял кучу времени и финишировал пятым. Тем самым обеспечив себе звание вице-чемпиона, а Лоэбу – титул в зачете пилотов.

Но оставался еще командный зачет. А без Себастьена у «Кронос Тоталь Ситроен» дела не клеились. Испанская пара – Даниэль Сордо и Ксавьер Понс на «ксарах» – исправно уступала финскому дуэту «Форда». Микко Хирвонен выиграл Австралию, а Гронхольм затем еще Новую Зеландию и заключительный Уэльс. И командную победу отпраздновал «Форд» – впервые за всю обозримую историю, хотя многие-многие годы ходил в фаворитах. Радости шефа команды «Голубого овала» Малькольма Уилсона не было предела: «Мы скромно рассчитывали на две-три победы, машина-то совсем новая. А у нас восемь! И заметьте, команда начала выигрывать этапы задолго до того, как Лоэб сломал руку – начиная с Финляндии. Для титула мы планировали созреть лишь на следующий год!»

И правда, момент подходящий. В чемпионат возвращается заводская команда «Ситроен» – с новым автомобилем, проверенным лишь на тестах, но не в гонке. Конечно, Лоэб накатал на С4 множество «километро-часов», но… трудно поверить, что уже на первых этапах сезона-2007 француз и его новая машина будут в оптимальной форме. Так что у «Форда», чей «Фокус RS» оказался и быстр, и надежен, прекрасный шанс повторить или, чего доброго, развить успех. Впрочем, еще неизвестно, как поведет себя «Субару», жаждущая реванша после сокрушительного поражения. Новые «Импреза» и С4 против «старого» «Фокуса» – таков лейтмотив чемпионата-2007.



Для новичка чемпионата «Фокус RS» показал недюжинную прыть и надежность: 8 побед в 16 гонках.

JUNIOR WORLD RALLY CHAMPIONSHIP, ИТОГИ

1. **П. Санделл** (Швеция, «Рено-Клио»)	32
2. **У. Аава** (Эстония, «Сузуки-Свифт»)	31
3. **П.-Г. Андерссон** (Швеция, «Сузуки-Свифт»)	29

PRODUCTION CAR WORLD RALLY CHAMPIONSHIP, ИТОГИ

1. **Н. Аль-Аттиях** (Катар, «Субару-Импреза»)	40
2. **Ф. Нутахара** (Япония, «Мицубиси-Лансер»)	35
3. **М. Бальдаччи** (Италия, «Мицубиси-Лансер»)	31



Маркус Гронхольм и Микко Хирвонен (слева) отметили командную победу «Форда» рукопожатием.



СЕРИЙНАЯ БРАТИЯ

«Мицубиси» серьезно настроилась отвоевать у «Субару» давно утраченную пальму первенства в зачете серийных машин, или «продакшн кар». Фумио Нутахара на новом «Лансере Evo IX» выиграл стартовый этап в Монте-Карло и затем еще дважды подряд в Японии и на Кипре. Этого, увы, не хватило. Россиянин Сергей Успенский («Субару-Импреза») выступил на четырех этапах – два результативных финиша (пятые места в Мексике и Австралии) и итоговое десятое место с 8 очками.



Воочию… по мобильнику

Посмотреть гонки формулы 1 с трибуны – мечта многих болельщиков. Алексей Воробьев-Обухов, побывав в Сузуке, вынес противоречивые впечатления.

Десять часов лёта, еще несколько – на скоростном экспрессе «Шинканзен» да пара часов на автомобиле, и я – на гоночной трассе «Сузука», отметившей в 2006-м двадцатилетие. На самом деле она гораздо старше: просто в 1962 году кольцо задумывали как испытательный трек «Хонды». Потом, видно, решили, что такое сооружение должно служить всем: построили трибуны, паддоки – и вот она, формульная трасса о 18 поворотах (рекорд!), собирающая до 250 000 зрителей! Каждый из них выкладывает за двухдневный билет-абонемент весомые 300–400 долларов. Что же можно увидеть за эти деньги?

ПОЧЕМУ ЭТО НЕИНТЕРЕСНО?

А увидеть можно… немногое! Где-то внизу, за высоченной защитной сеткой с оглушительным (таким, что зрителям выдают ушные затычки!) ревом проносятся болиды. На скорости под 300 км/ч идентифицировать их довольно трудно, да и нет смысла. Ведь через несколько кругов машины начинают заезжать на пит-стопы для дозаправки и определить, кто реально впереди, становится решительно невозможно. Вот и смотрит большинство зрителей не столько на трассу, сколько на экраны своих мобильников. Оказывается, туда поступают SMS-ки с промежуточными результатами. Ничего себе эффект присутствия! Умом, конечно, понимаешь – вон в том (а может – в этом?) болиде за рулем сам Михаэль Шумахер, но его голова в шлеме или руки на руле видны лишь на мониторе напротив трибуны, куда передается картинка с камеры, установленной прямо в автомобиле.

Вживую борьба на трассе доступна лишь тем, кто оказался напротив сложных поворотов. А момент, когда задымил мотор Шумахера, большинство увидело лишь на экране.

Но если все так скучно, отчего же японцы валом валят на соревнования, не оставляя дома даже детей, едва научившихся ходить, и выстаивая по дороге в многочасовых пробках?

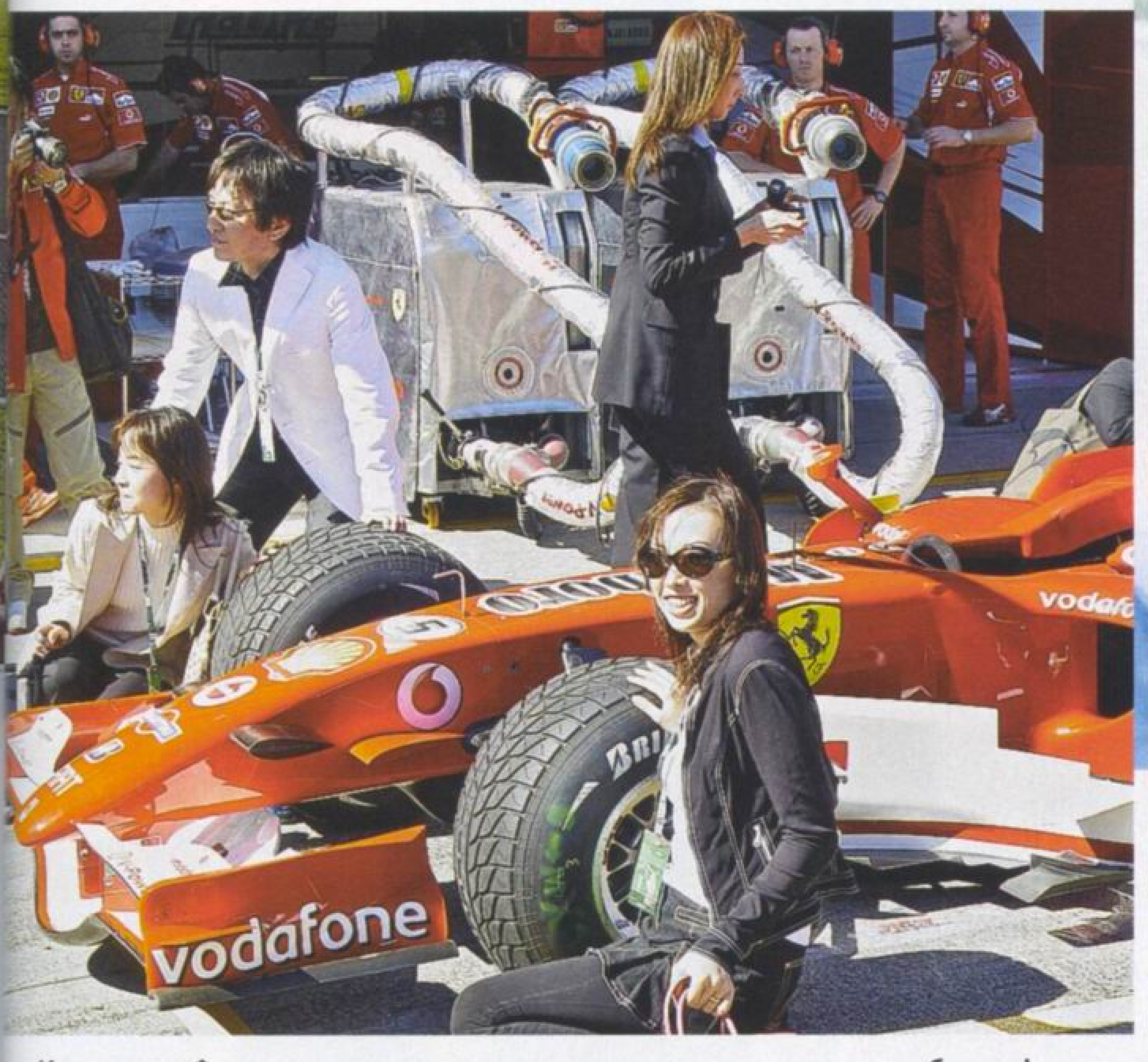
ПОЧЕМУ ЭТО ИНТЕРЕСНО?

Наверное, все дело в коллективном сопереживании – ведь тот же футбол можно смотреть и дома по «ящику», да еще с повторами интересных моментов, но стадионы отнюдь не пустуют. А еще – здесь любопытно познакомиться с самой крутой на сегодня автомобильной техникой.

...По настоятельному требованию хозяев паддока «Тойоты» прячу (увы!) фотокамеру и пытаюсь сохранить в памяти увиденное. Вот на специальной подставке резервный двигатель RVX-06. «Осторожно, не обожгитесь», – предупреждает гид. Оказывается, мотор хотя и не работает, но подключен к системе «охлаждения», которая гонит через него антифриз, нагретый до 90°С. В случае замены, которая занимает около 30 минут, двигатель не придется прогревать. Агрегат не впечатляет размерами: рабочий объем всего-то 2,4 л. Зато форсирован так, что выдает 740 л.с. при 19 000 об/мин. Вот откуда такой высокий визжащий звук! Но отсюда и ресурс, с которым вряд ли смирится обладатель дорожного авто: двигатель стоимостью под 200 000 долларов рассчитан всего на две гонки – это около 650 км пробега. Иногда, увы, и этого не вырабатывает, как случилось с командой «Феррари». Не менее интересна коробка



Пока родители отовариваются сувенирами, старший брат ожидает их со своими сестричками – вырастут, будут фанатами «Хонды».



Команда «Феррари» позволяла желающим запечатлеть себя на фоне болида и даже потрогать его. На заднем плане – формульная «АЗС».

Борьба с пробками по-японски. Воздушному такси для посадки достаточно крошечного пятачка среди застывших автомобилей.





При желании на монитор такого портативного цифрового телевизора можно вызвать любую информацию, в том числе и картинку с камеры, установленной на выбранном болиде.

передач: оказывается, из-за столь высоких оборотов, а еще ради снижения веса и момента инерции ее шестерни сделаны из магниевого сплава. Что ж, на два заезда хватит.

Есть, оказывается, в паддоках и настоящие лаборатории, в которых проверяют качество бензина. Нет, конечно, сюда никто не завозит суррогат. Но нужно убедиться в строгом соответствии октанового числа – если оно будет завышено, команде грозит дисквалификация! Это приравнивается к допингу для автомобиля.

НА ТРИБУНАХ И ОКОЛО

Формула 1 – весьма крупный бизнес. Годовой бюджет той же команды «Тойота», например, около 500 млн. долларов. Но не меньшие деньги оставляют болельщики – и не только за билеты. Войдя на территорию кольца, попадаешь в отдельный мир, где все подчинено пропаганде автоспорта. Специальные магазины предлагают одежду, игрушки, сувениры и аксессуары с символикой любимой команды. Рядом – парк аттракционов, так что не случайно народ валит на соревнования целыми семьями – для каждого найдется свое развлечение. И если на посещение соревнований вы заранее отвели целый день (или два), то пробка на выезде ценой в пару-тройку часов покажется сущим пустяком.

Впрочем, пробок можно избежать. Есть деньги – вызывайте... воздушное такси. Признаться, такой воздушной карусели автору не доводилось видеть: в небе непрерывная цепочка винтокрылых машин: пока одна забирает пассажиров, вторая садится, а третья взлетает. При этом шума от японского вертолета не больше, чем от нашего трактора... □

Катализатор перемен

После бурной эпохи Михаэля Шумахера грядет период технического затишья: запрет на разработку новых моторов, одинаковые шины. Влияние личности на эволюцию чемпионата мира оценивает Максим Вольнов.

Уход семикратного чемпиона мира из гонок выглядит преждевременным. Последние старты показали, что Михаэль все еще в отличной форме. Сам он объяснил, что не хочет тянуть и дожидаться окончательного поражения от молодых и рьяных: «С годами я отнюдь не становлюсь быстрее». А по слухам, некие влиятельные силы попросту попросили немца «вовремя» уйти – его присутствие пагубно сказывалось на развитии формулы 1 как бизнеса и спорта.

Действительно, начиная с 1994-го, сюжеты сезонов складывались однотипные. Менялись конкуренты – пилоты и команды, но сам Шумахер неизменно был на высоте и, чего греха таить, слишком часто побеждал. Предсказуемость гонок отпугивала зрителей и спонсоров – читай, доходы!

Всеми правдами и неправдами ФИА пыталась поддержать интригу. Михаэля неоднократно наказывали, не побоявшись даже лишить его законного второго места по итогам сезона-97. Чуть не каждый год меняли правила, в том числе святая святых – систему начисления очков, которая вполне всем нравилась аж с 1950 года. Переиначили формулировку понятия «обгон» – ввиду участившихся при этом маневре столкновений и конфликтов. «Командная тактика» попала под запрет, а порядок квалификации перекроили несчетное количество раз, так и не найдя удачного формата – продолжение следует. Сколько хлопот из-за одного гонщика! Сам он продолжал побеждать, невзирая на все перемены.

Случайно или нет, уход Шумахера совпал с наступлением некой эры технического затишья: единые для всех шины (и заметно более твердые), четырехлетний мораторий на разработку новых двигателей (а в перспективе – и трансмиссий). Команды, несколько лет отказываясь наотрез, вдруг единодушно согласились поставлять свои моторы соперникам. Речь зашла уже даже о «клиентских шасси» – унификация автомобилей развернулась вовсю! Кто-то скажет, дескать, все это пункты программы по сокращению расходов. Помилуйте, чего ради экономить, если годовые бюджеты команд постоянно растут!



Помните, каким он парнем был? 23-летний новобранец «Бенеттона» примеряется к автомобилю.



ВСЕ СЕЗОНЫ МИХАЭЛЯ ШУМАХЕРА

Сезон	Команда	Победы	Итоговое место
1991	«Джордан»	–	12
1992	«Бенеттон»	1	3
1993	«Бенеттон»	1	4
1994	«Бенеттон»	8	1
1995	«Бенеттон»	9	1
1996	«Феррари»	3	3
1997	«Феррари»	5	–*
1998	«Феррари»	6	2
1999	«Феррари»	2	7**
2000	«Феррари»	9	1
2001	«Феррари»	9	1
2002	«Феррари»	11	1
2003	«Феррари»	6	1
2004	«Феррари»	13	1
2005	«Феррари»	1	3
2006	«Феррари»	7	2

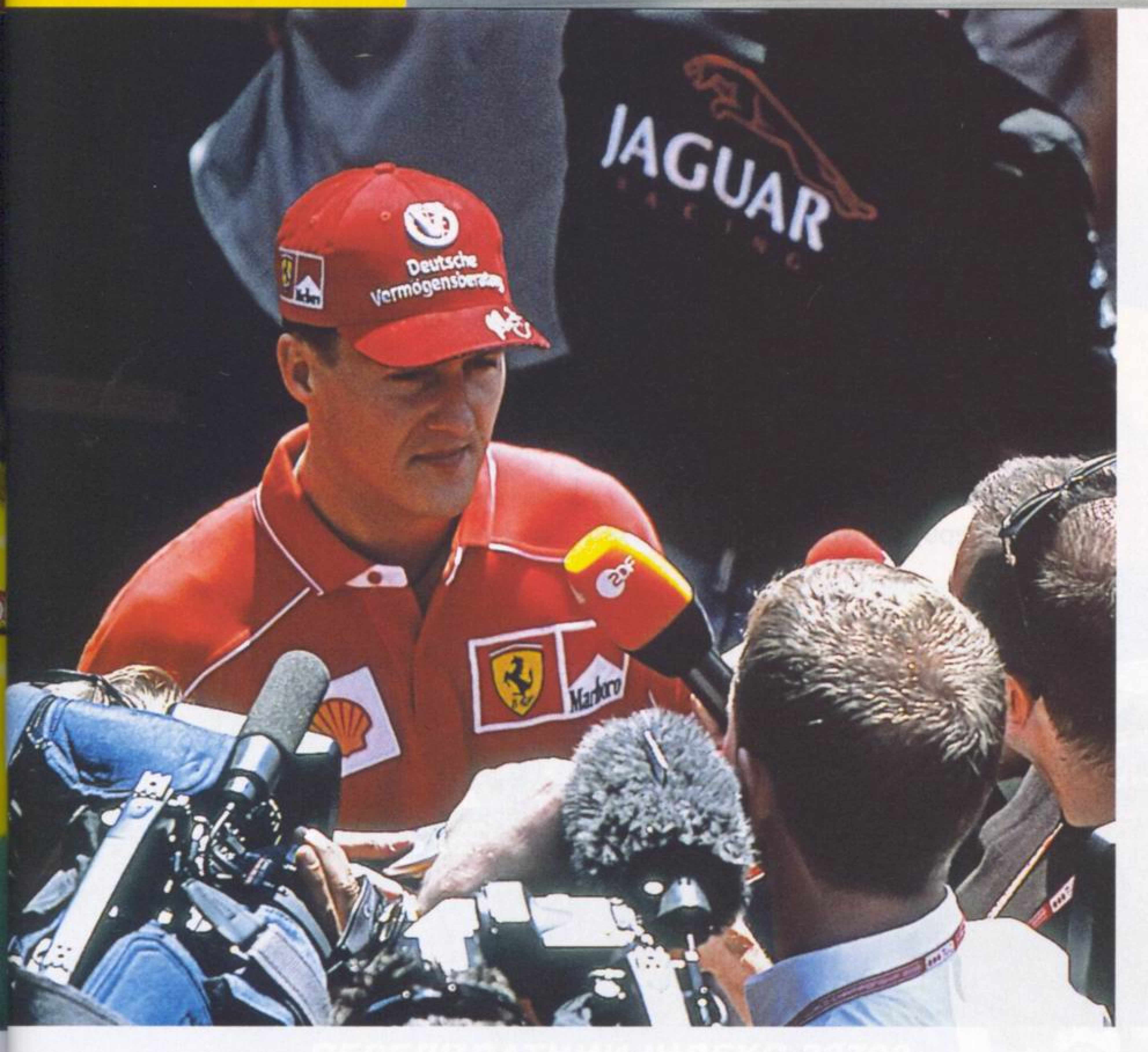
*Дисквалифицирован. **Пропустил 7 гонок из-за травмы.*

Первая победа: Гран-при Бельгии, 1992 год. Кто мог подумать тогда, что это начало величайшей гоночной карьеры.

Какие забавные были машинки всего восемь лет назад. Изменилось практически все, за исключением 10-миллиметровой доски под днищем.

В числе многих достоинств Шумахера – умение общаться с прессой, столь необходимое современному пилоту.





Вот уже отменили и ограничения по тестам, вернув их объем на прежний уровень – по просьбам самих же команд.

Президент ФИА Макс Мосли дал понять, что каких-то радикальных технических новшеств теперь можно ждать лишь в 2012 году. Особенно нажимая на внедрение экологически безопасного топлива – формула 1 должна быть впереди планеты всей! Компенсировать резкое падение мощности предполагается… турбонаддувом. Но это, конечно, уже никак не связано с Михаэлем Шумахером. Возможно, на правила чемпионата мира будет влиять кто-то другой.

Михаэль, кстати, зимой участвовал в тестах нового автомобиля «Феррари». Определена его роль в команде: он не заменит технического директора Росса Брауна (хотя Браун действительно отходит от дел), а станет помощником спортивного директора Жана Тодта по работе с молодыми пилотами. Конечно, часть своего влияния на формулу 1 Шумахер сохранит, особенно если сделает карьеру гоночного администратора. Но, по крайней мере, новая чехарда с правилами в чемпионате мира возникнет не из-за его результатов. □

Украинский автоспорт-2006: новый ренесссанс

КАЛЕНДАРЬ		
Ралли		
9–11 февраля	Чемпионат мира по ралли, ралли Швеции	
16–18 февраля	Чемпионат мира по ралли, ралли Норвегии	
СЕРИЯ A1 GRAND PRIX, после 5 этапов		
1. Германия (Н. Хюлькенберг)		48
2. Великобритания (Р. Керр)		36
3. Мексика (С. Дюран)		34
4. Франция (Н. Лапьерр)		32
5. Н. Зеландия (Д. Рейд)		31
6. Малайзия (А. Йонг)		30

Вопреки всем пессимистическим прогнозам прошедший национальный автоспортивный сезон стал самым ярким за всю историю независимой Украины. В большей мере этому поспособствовал раллийный чемпионат, но и другие дисциплины внесли свою немалую лепту. Прежде всего – кросс. Большое разнообразие трасс, более чем достаточное количество полноценных классов, несколько кубковых соревнований и признанная любовь болельщиков делают его не менее важным, чем ралли. Единственный серьезный минус, который не позволяет национальному кроссу выйти на новую ступень, – слишком скупое освещение соревнований в СМИ (из-за более скромных, чем в том же ралли, бюджетов участников). Впрочем, это не снизило накал соревнований. Плотная борьба практически во всех зачетных группах шла до последнего этапа, а порой и до последнего заезда! Исключением стал лишь восьмой «кузовной» класс, в котором немногочисленные участники не могут противостоять супердуэту Павел Гонтовой–Skoda Fabia. Очень жаркой была и командная борьба, верх в которой по итогам года взяли «Нефтек» (багги) и «Еврокар-спорт» (легковые автомобили), а серебряными призерами соответственно стали «Олком» и «АВЕК-моторспорт».

Кубок по ралли-рейдам проходит на довольно высоком уровне. Сложные трассы и внушительный десант легионеров из соседних стран заметно повышают престиж серии (кстати, титулы абсолютных чемпионов достались москвичам Василию Карпинскому и Дмитрию Кожухову). Главная проблема – малое число участников. Длинные стартовые листы объясняются большой популярностью любительской категории «рейд». Ее экипажи соревнуются параллельно со «спортсменами», но, как правило, не несут высоких «накладных» затрат на подготовку техники. Тем не менее, организаторы Кубка с оптимизмом смотрят в завтрашний день.





Положение дел в кольцевых гонках нельзя признать даже удовлетворительным. Единственная трасса, крайне малое число участников и современной техники компенсируются лишь относительно большим числом этапов. Однако в 2005 году ситуация была еще хуже, т.е. некоторый прогресс все же есть. Отрадно, что национальными гонками активно интересуются пилоты из соседних стран. Их привлекает, в первую очередь, наличие хоть и устаревшей, но полноценной кольцевой трассы. Надеемся, это поможет организаторам в новом сезоне.

На старте 2006 года были большие надежды на развитие горных, парных и трековых гонок. Увы, по окончании сезона порадоваться здесь почти нечему. Несмотря на старания организаторов, участники весьма прохладно встретили первые две из названных дисциплин, и чемпионаты фактически не состоялись. А в трековых гонках организаторы взяли опасный курс на свою полную «автономию» от ФАУ, что может серьезно снизить интерес к этим соревнованиям и у участников, и у зрителей…

Напоследок нельзя не отметить еще две дисциплины. В картинге сезон-2006 стал едва ли не самым благополучным за последние годы, превзойдя самые радужные надежды.

Довольны и драг-рейсеры, которые провели первый официальный Кубок Украины.







Лучшее – враг хорошего?

Увидев на фотографиях эти машины, не спешите листать подшивку УЗР. Действительно, обе «Шкоды» уже появлялись на страницах журнала. Но к нам в руки попали еще более «горячие» хэтчбеки. Их подвергла тюнингу фирма WKR, а опробовал на дороге Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков, Александр Кульнев.

ДАВЛЕНИЕ ПОДСКОЧИЛО

«Да тут, оказывается, еще шестая передача!» – и «Октавия RS» вновь уносится на динамометрическую дорогу Дмитровского полигона. Дело в том, что методики замеров эластичности и «максималки» для автомобилей с пяти- и шестиступенчатыми коробками передач различаются. А значит, «красная стрела» продолжит рассекать воздух на пределе возможностей.

Результат, однако, не впечатлил: в данном случае шестая передача лишь потешит самолюбие владельца и позволит сэкономить немного топлива. А разница в максимальной скорости составляет всего 4 км/ч. Хотя, вероятно, для кого-то даже такой прирост имеет значение.

Но, по сути, это не главное в самой быстрой «Октавии». Автомобиль подкупает в первую очередь своей универсальностью. Он почти не отличается от своих флегматичных братьев по утилитарным возможностям, но уже в базе имеет богатую комплектацию. В наличии и парктроник, и «ксенон», и штатный CD-ресивер. Качество аудиосистемы, впрочем, вос-

торгов не вызвало: как ни играй с настройками, идеально сбалансированного звучания не добьешься.

И конечно же, смущают откровенные признаки бюджетной модели, вроде потолочных ручек без микролифта. При высоком качестве интерьера в целом, этот диссонанс воспринимаешь как лишнее подтверждение места «Шкоды» в корпоративной иерархии. Дескать, «Гольфу» – гольфово, а «Октавии»…

«Шкоду» комплектуют только механической коробкой передач, но это нисколько не расстроит тех, кто сознательно идет на покупку такой машины. Ведь мотор здесь действительно прекрасный: двухлитровый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Он достаточно тяговит для неспешной езды в пробках и вместе с тем восхитительно отзывчив на высоких оборотах. При динамичной езде стрелку тахометра можно легко пустить к семи тысячам. Только тогда двигатель проявит себя сполна. Не исключено, что кому-то его возможности покажутся избыточными.

Для чего же еще выбирают горячие хэтчбеки, а потом отдают их в руки тюнеров? Конечно, в погоне за порцией адреналина. После того как двигатель получил новую программу управления, его потенциал должен был возрасти. По данным фирмы WKR, прибавка в мощности составляет 60 л.с.! Это серьезная заявка, ведь в таком случае динамические возможности будут сопоставимы со спорткарами вроде «Мицубиси-Лансер Эволюшн» или «Субару-Импреза WRX STI».

Первые впечатления отчасти подтверждают приводимые WKR цифры. По субъективным ощущениям экспертов, под капотом «Октавии RS» явно больше 200 л. с., хотя и не 260, как было заявлено. Осталось только пройти «детектор лжи» – серию инструментальных замеров. Беспристрастный прибор показал данные, близкие к паспортным. Именно так! Автомобиль, прошедший чип-тюнинг, сверхрезультатов не достиг.

Получить весомый прирост мощности мотора с турбонаддувом одним лишь изменением программы управления теоретически можно. Однако ее максимальное значение будет достигаться на строго определенных оборотах. Та же картина и с характеристикой момента, только прибавка будет более весомой.

Например, ближайший родственник «Фольксваген-Гольф GTi» оснащен такими же, как у стандартной «Октавии RS», двухсотсильным мотором и трансмиссией. Он показал худшие результаты при разгоне на четвертой и пятой передачах. Зато в зоне низких оборотов, при ускорении на шестой передаче, «Гольф GTi» немного выигрывает у доработанной «Октавии RS» – все в соответствии с принципами чип-тюнинга.



Система стабилизации в действии: заднее колесо притормножено. В отличие от контроллера двигателя, настройки ESP менять не стали.


«Фабия RS» – отличный городской хэтчбек, компактный и очень быстрый.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ*

Модель	«Октавия RS»	«Фабия RS»
Общие данные		
Максимальная скорость, км/ч	240/258	204/218
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3/6,0	9,6/8,6
Двигатель		
Мощность, л.с.	200 при 5100 об/мин/ 260 при 5300 об/мин	131 при 4000 об/мин/ 165 при 4100 об/мин
Крутящий момент, Н·м	280 при 1800 об/мин/ 400 при 2000 об/мин	310 при 1900 об/мин/ 410 при 1900 об/мин

** Стандарт/тюнинг.*

НАША СПРАВКА

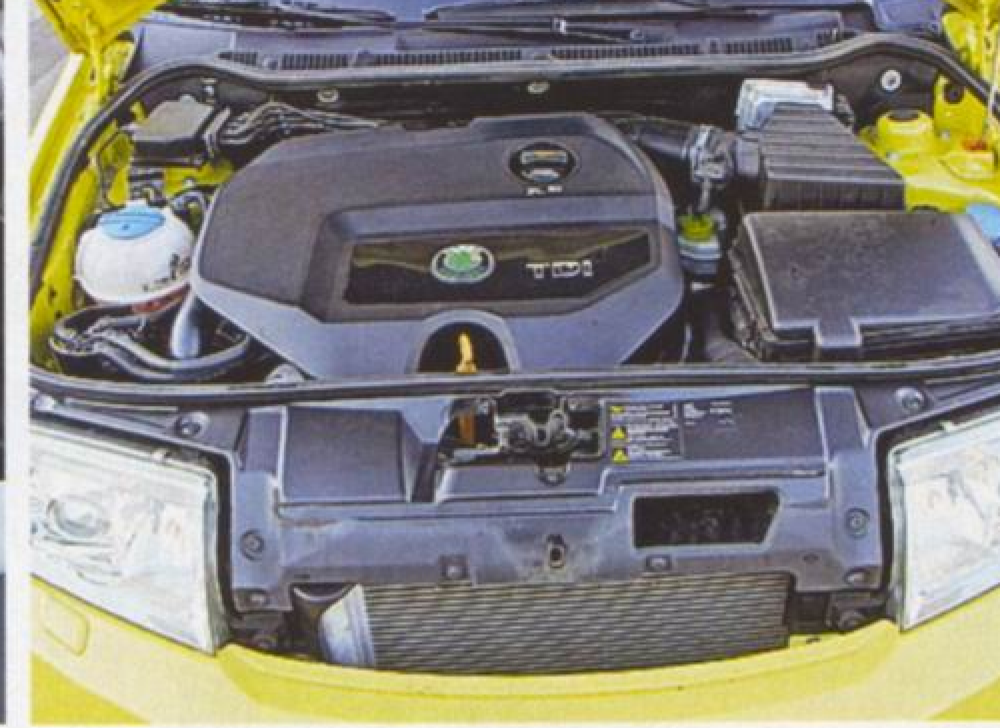
Немецкое ателье WKR Automobil Design, специалист по модернизации программного обеспечения для «бошевских» систем управления двигателем, предлагает доработку моторов «Шкода-Октавия RS» и «Шкода-Фабия RS». Автомобили с таким объемом переделок не требуют специального технического обслуживания и принимаются обычными дилерами «Шкоды». Цена чип-тюнинга «Октавии RS» – 1360 евро, «Фабии RS» – 690 евро.



Внешность скромна…

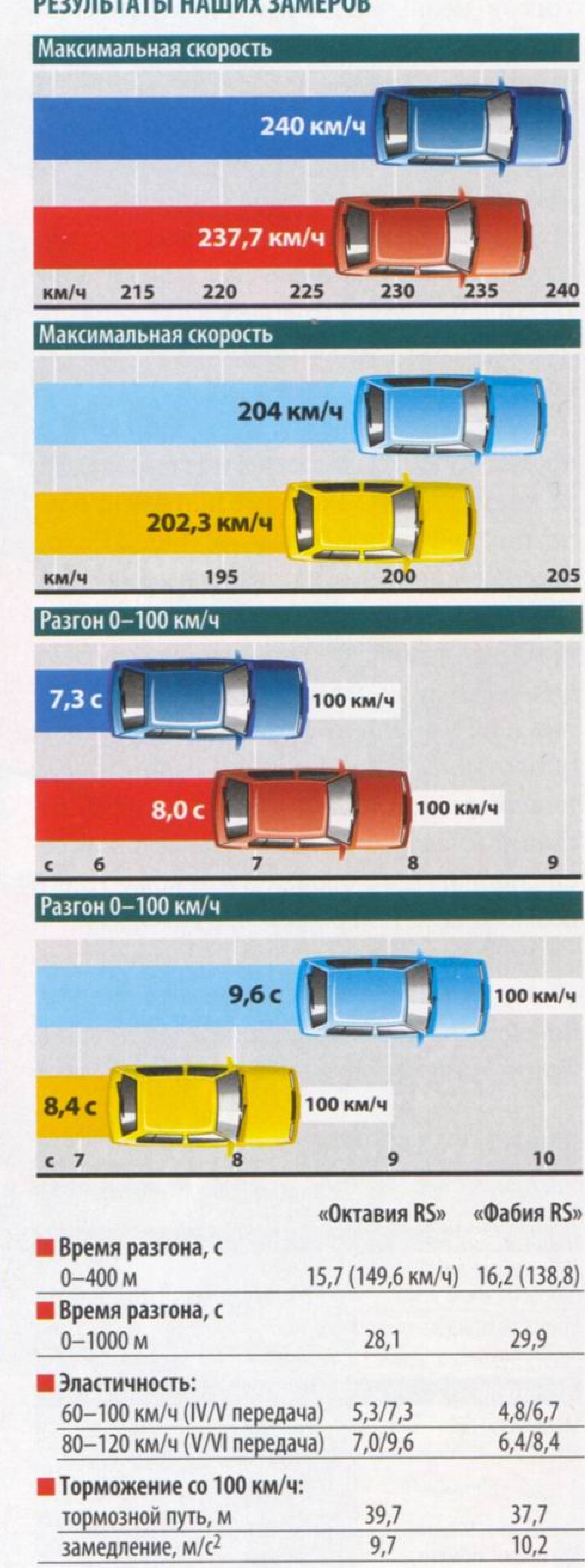


… как, впрочем, и интерьер. Недорогие материалы и лаконичный дизайн дополняют лишь фирменные аксессуары.



Интрига – под капотом. Чип-тюнинг дизеля позволил отыграть больше секунды на разгоне до сотни.

РЕЗУЛЬТАТЫ НАШИХ ЗАМЕРОВ



	«Октавия RS»	«Фабия RS»
Время разгона, с		
0–400 м	15,7 (149,6 км/ч)	16,2 (138,8)
Время разгона, с		
0–1000 м	28,1	29,9
Эластичность:		
60–100 км/ч (IV/V передача)	5,3/7,3	4,8/6,7
80–120 км/ч (V/VI передача)	7,0/9,6	6,4/8,4
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	39,7	37,7
замедление, м/с^2	9,7	10,2

«Октавия RS» стандарт; «Фабия RS» стандарт; «Октавия RS» тюнинг; «Фабия RS» тюнинг

ДИЗЕЛЬНАЯ ЗАЖИГАЛКА

Дизель на «горячих» хэтчбеках пока редкость, но «Фабия RS» оснащена именно таким мотором – объемом 1,9 литра, с наддувом, интеркулером, исходными 131 л.с. и 310 Н·м, да еще и «прошивкой» от WKR! Тюнеры обещают существенную прибавку, более 30 л.с. и 100 Н·м – и все опять благодаря чип-тюнингу, который позволяет турбокомпрессору достичь большей производительности. В росте мощности усомнимся: «максималка» осталась на уровне паспортной. Зато динамика и эластичность, зависящие от момента, впечатляют: время разгона до сотни уменьшилось по сравнению с паспортными данными на секунду с лишним! Получилась настоящая «зажигалка», которая после недолгого привыкания способна доставить массу удовольствия. Конечно, манеру езды придется подкорректировать: чтобы передвигаться быстро, нужно «ловить момент», в прямом и переносном смысле. Самый эффективный диапазон – всего от двух до четырех тысяч оборотов, что требует постоянно снимать правую руку с руля. В коробке шесть сближенных передач, и переключать их одно удовольствие: механизм хорош, да и эффект того стоит. Причем даже в диапазоне «до большого взрыва» тяги больше, чем у привычных для этого класса бензиновых моторов.

Возросшие возможности двигателя не потребовали вмешательства в настройки шасси, они и так хороши. Педаль тормоза в штатных режимах кажется тяжеловатой, зато эффективность замедления выше всяких похвал. Тормозной путь всего 37 метров – результат, которому позавидуют намного более динамичные автомобили. А упражнения на спецдорогах показали, что и управляемость этой «Шкоды» на высоте. Главное, перед поворотом подоткнуть нужную передачу и точно работать газом, подправляя траекторию.

Да и в целом автомобиль гораздо более ладный, чем показалось вначале. Часто ли приходится опускать задние стекла? Так ли нужен парктроник на компактном хэтчбеке?

А что касается чип-тюнинга, то и тут, как в случае с «Октавией», картина схожая. Стоит ли тратиться на прирост парадных цифр или получать удовольствие от изначально незаурядных автомобилей – решать потребителю.



Управиться с «Корветом»

«Шевроле-Корвет» за океаном относят к разряду muscle-car, или, по-нашему, суперкаров. Что и говорить, 400 л.с. и «максималка» 290 км/ч серийной версии С6 – достойные показатели, а существует и экстремальный вариант Z06! Для укрощения строптивых болидов фирма KW предлагает компоненты подвески с регулируемым просветом. Клиренс такого «Корвета» можно уменьшить до 40 мм.

Традиционно предлагаются несколько вариантов: V1 позволяет играть величиной просвета, но не жесткостью амортизаторов. Для тех, кто мнит себя не только пилотом, но и механиком, подготовлен комплект V2, который позволяет изменять усилие отбоя. Ну а V3, как нетрудно догадаться, вдобавок предоставит возможность регулировать усилие сжатия.

Как всегда, KW обещает не только высокие характеристики управляемости, но и долговечность компонентов благодаря фирменной технологии inox line.

Дух соперничества

Последнее поколение «Порше-911 Турбо» впечатляет динамикой: разгон до сотни с ручной коробкой передач всего за 3,9 с, а с «автоматом» – и того меньше. Для перфекционистов именитая тюнинговая компания «Гембалла» (Gemballa) представила свое видение самого быстрого «Порше». Ведь теперь оппозитная «шестерка» при помощи двух турбонагнетателей, новой выпускной системы и программы управления развивает 550 л.с. и 780 Н·м, ускоряя 911-й до 100 км/ч за 3,6 с! От подобного спринта захватит дух, а смельчаки могут попробовать разогнать автомобиль до 318 км/ч.

Однако в стесненных условиях европейских городов демонстрировать потенциал суперкара непросто, поэтому тюнинг коснулся еще и внешности. Передний спойлер, боковые накладки – дело привычное, но заднее антикрыло весьма оригинально: оно не только эффектно выглядит и создает прижимную силу, так еще и направляет поток воздуха в моторный отсек.



БМВ-М6 еще мощнее

Очередной БМВ модели М6 попал в руки энтузиастов из ателье «Хаманн» (Hamann). Первый этап тюнинга предполагает минимальное вмешательство, хотя и с ним максимальная скорость повышается с 250 до 300 км/ч. Тюнеры удаляют заводской ограничитель, остальное стандартный мотор V10 мощностью 507 л.с. делает сам. На втором этапе специалисты повышают отдачу на 30 л.с. и 30 Н·м всего лишь перепрограммированием блока управления. Ну а с оригинальным выпускным коллектором, специальным нейтрализатором и глушителем можно рассчитывать на прибавку 60 л.с. и 54 Н·м. При этом максимальная скорость выше еще на 20 км/ч.

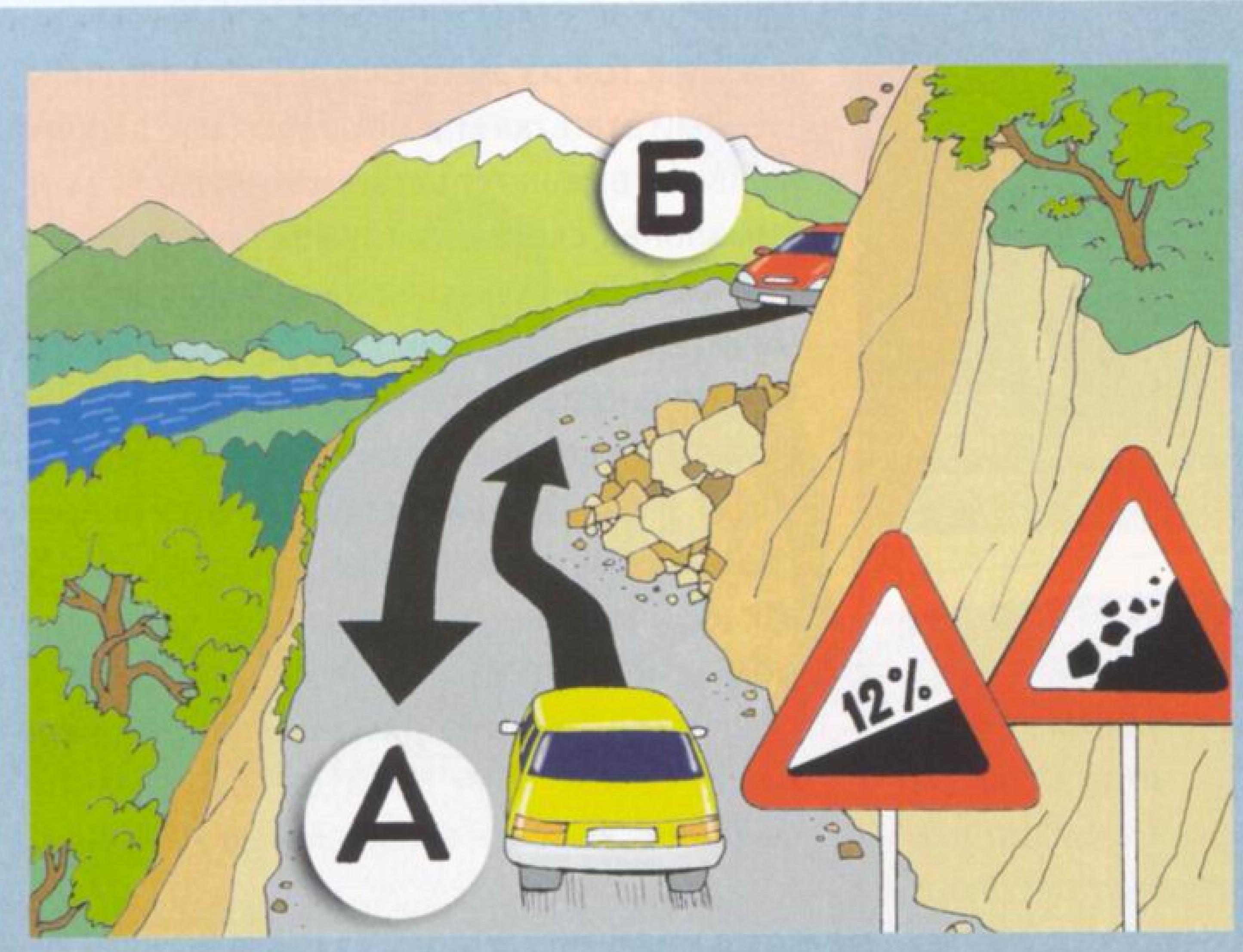




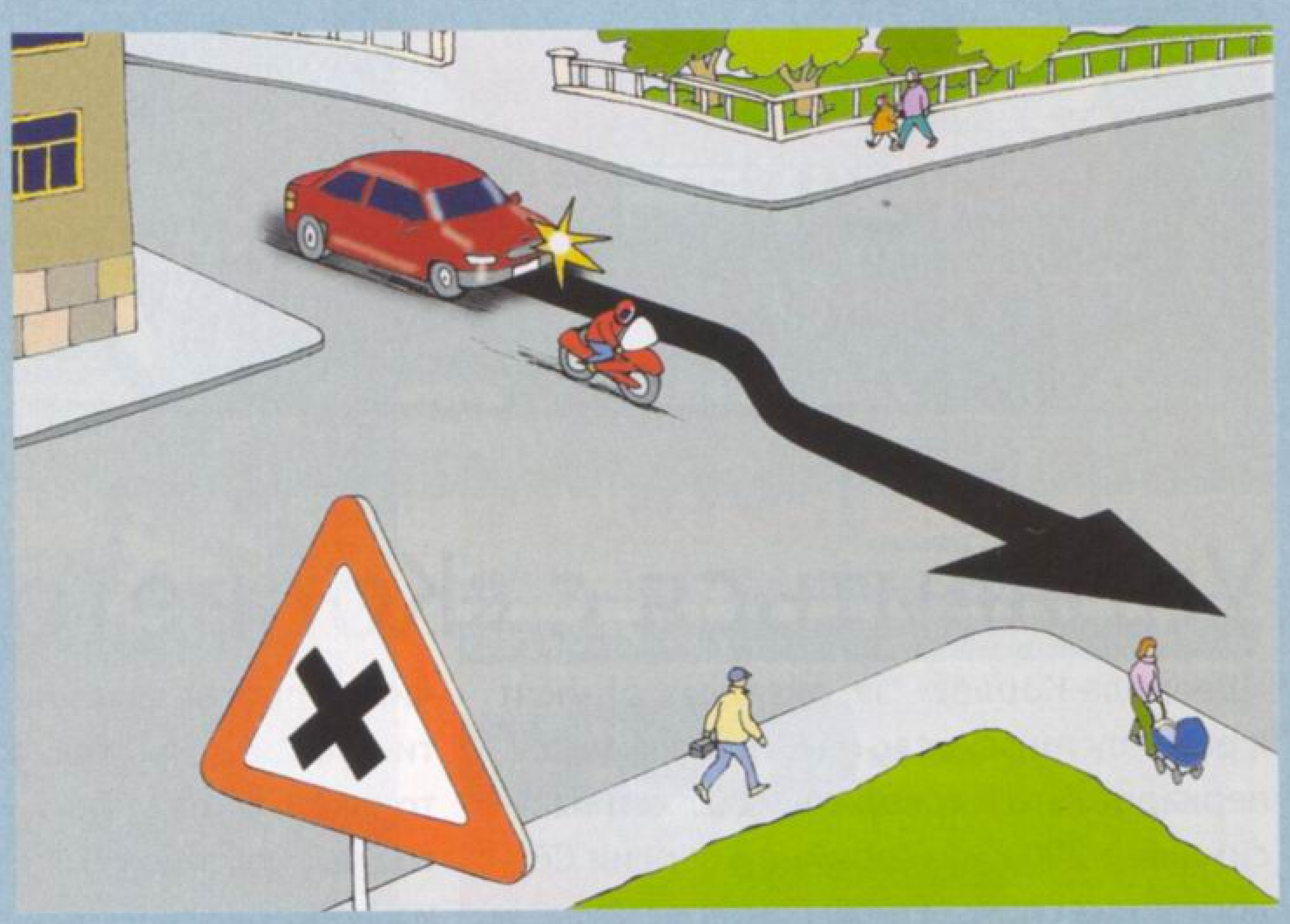
Внешность можно изменить либо относительно скромным набором из фиберглассовых накладок на бамперы, пороги, крышу и багажник (задние спойлеры можно заказать и карбоновые). Либо сразу установить «уайд-боди», расширить колесные арки, сделав автомобиль похожим на болиды гоночной серии DTM.

Изменения в ходовой таковы: М6 стала ближе к дороге на 30 мм спереди и на 25 мм сзади, а на передней оси появились новые тормозные диски диаметром 380 мм. Они шире стандартных на 34 мм. Минимальный размер колес, в которые можно упрятать столь серьезные механизмы, – 20 дюймов. До гоночных прототипов даже такой М6 далеко, но зато на ней можно выезжать на обычные автобаны.

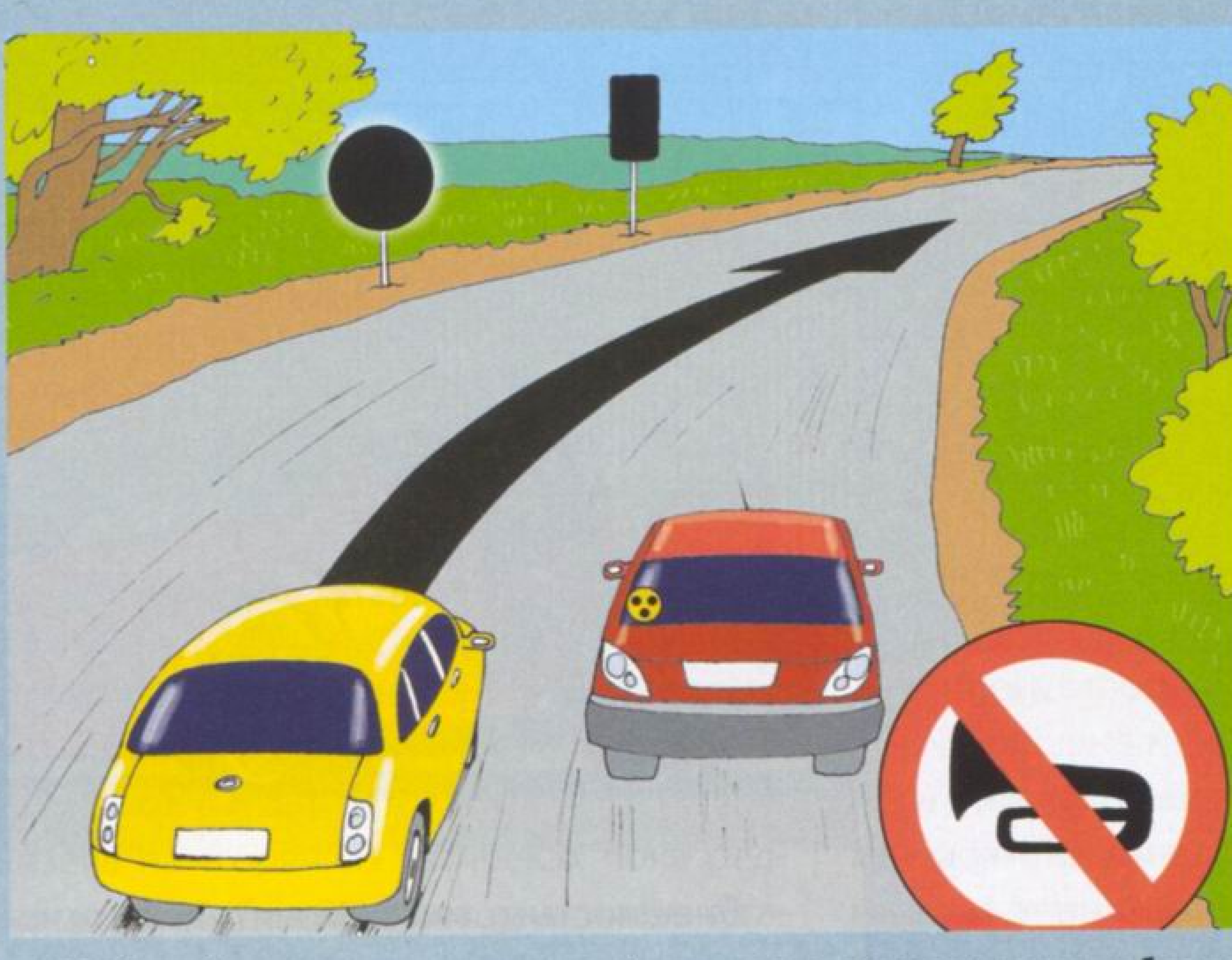
Проверь себя...



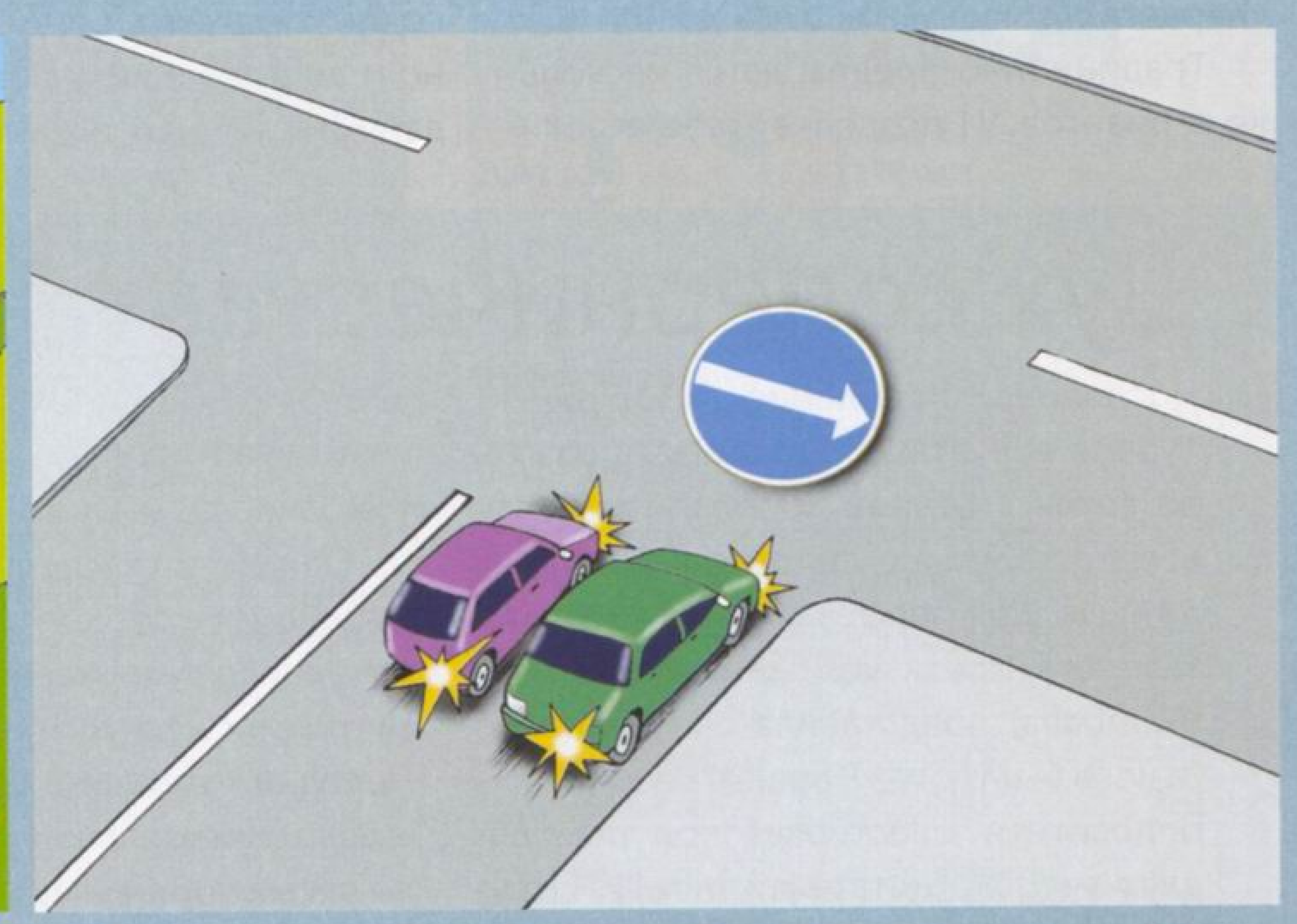
I. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?
1. Водитель А.
2. Водитель Б.



II. Разрешен ли обгон в показанной обстановке?
3. Разрешен.
4. Запрещен.
5. Разрешен, если скорость мотоциклиста менее 30 км/ч.



III. Какой предупредительный сигнал о намечаемом обгоне лучше подать этому водителю ?
6. Звуковой сигнал.
7. Моргнуть фарами.
8. Подать одновременно звуковой и световой сигналы.



IV. Можно ли в такой ситуации поворачивать направо с обеих полос движения?
9. Можно.
10. Нельзя.

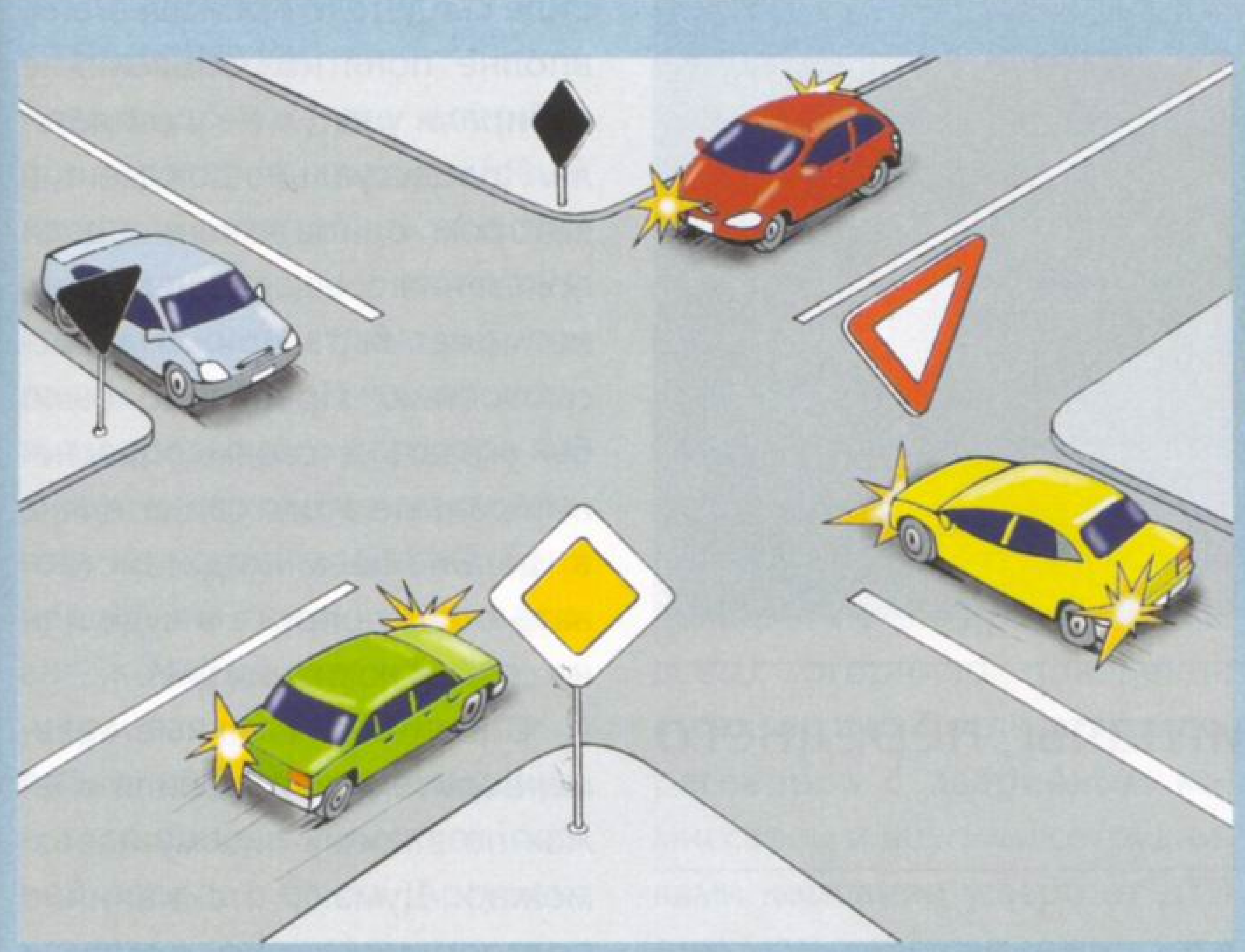
V. На главной дороге находятся красный и зеленый автомобили. Первым проедет красный автомобиль, не имеющий помехи справа. Вторым проедет зеленый автомобиль (пункты 16.11 и 16.12).

VI. При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся в попутном направлении по той полосе, на которую он намерен перестроиться (пункт 10.3).

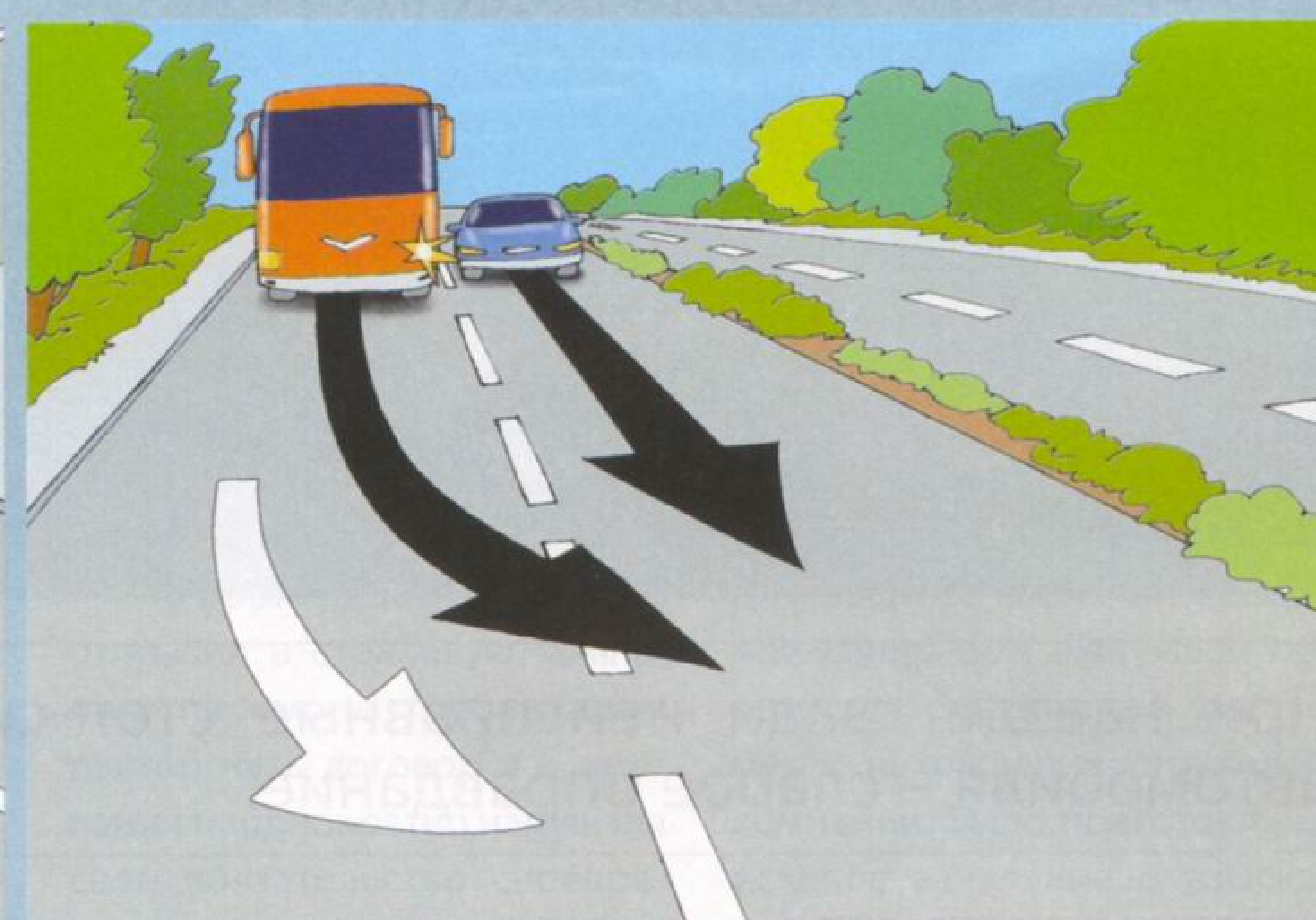
VII. Перед перекрестком установлен знак 2.4 (Конец главной дороги). Следовательно, на рисунке показан перекресток равнозначных дорог. В этом случае водитель нерельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Порядок очередности проезда будет такой: автобус, легковой автомобиль, грузовой автомобиль (п.16.12).

VIII. Первым проедет автомобиль скорой помощи (п.3.1, п.3.2). Вторым проедет автобус, не имеющий помехи справа. Третьим проедет легковой автомобиль и последним – грузовик (п.16.12).

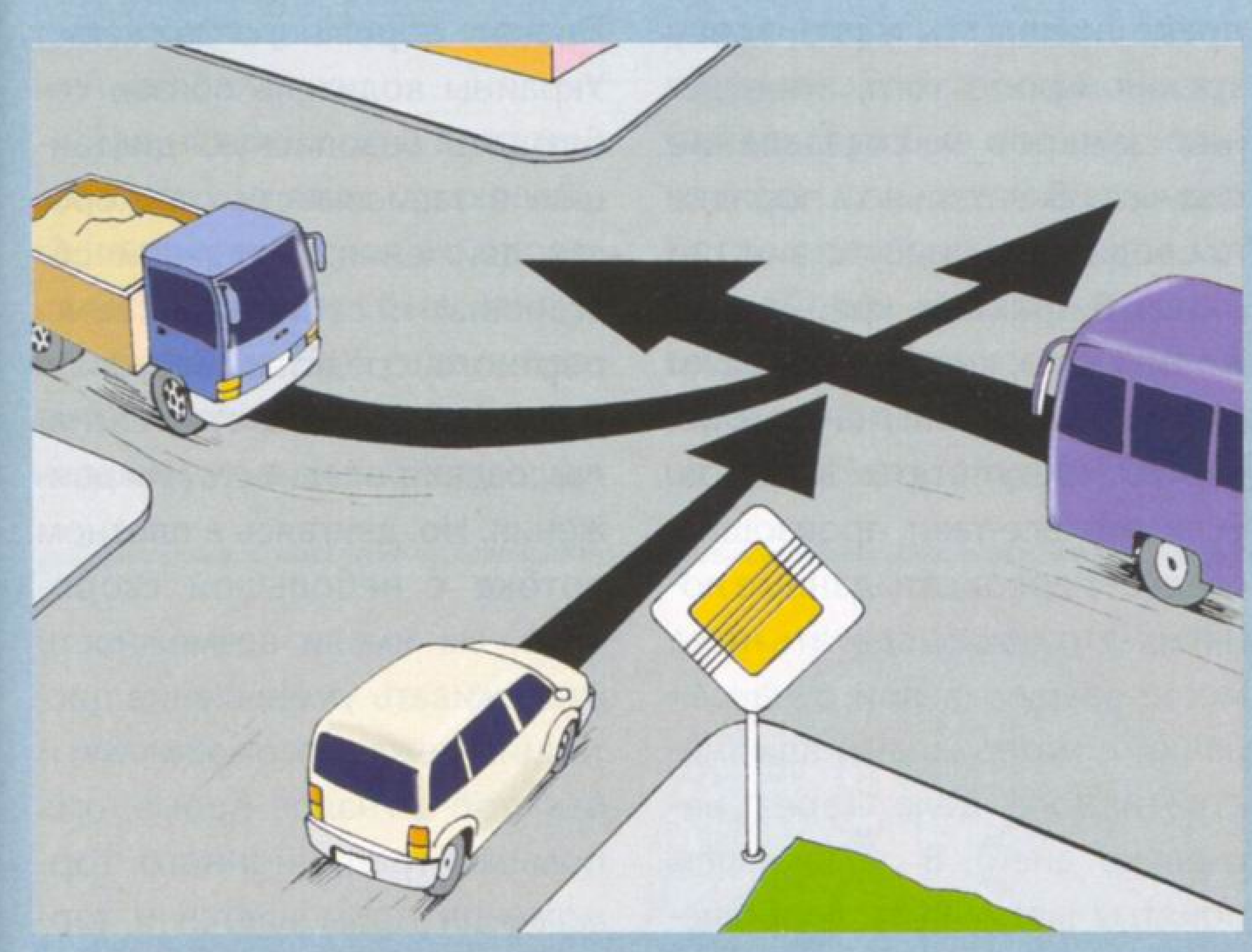
Евгений Пивоваров,
директор автошколы «Колос»
(тел. (044) 540-55-07).
Иллюстрации: Юрий Митюшкин.



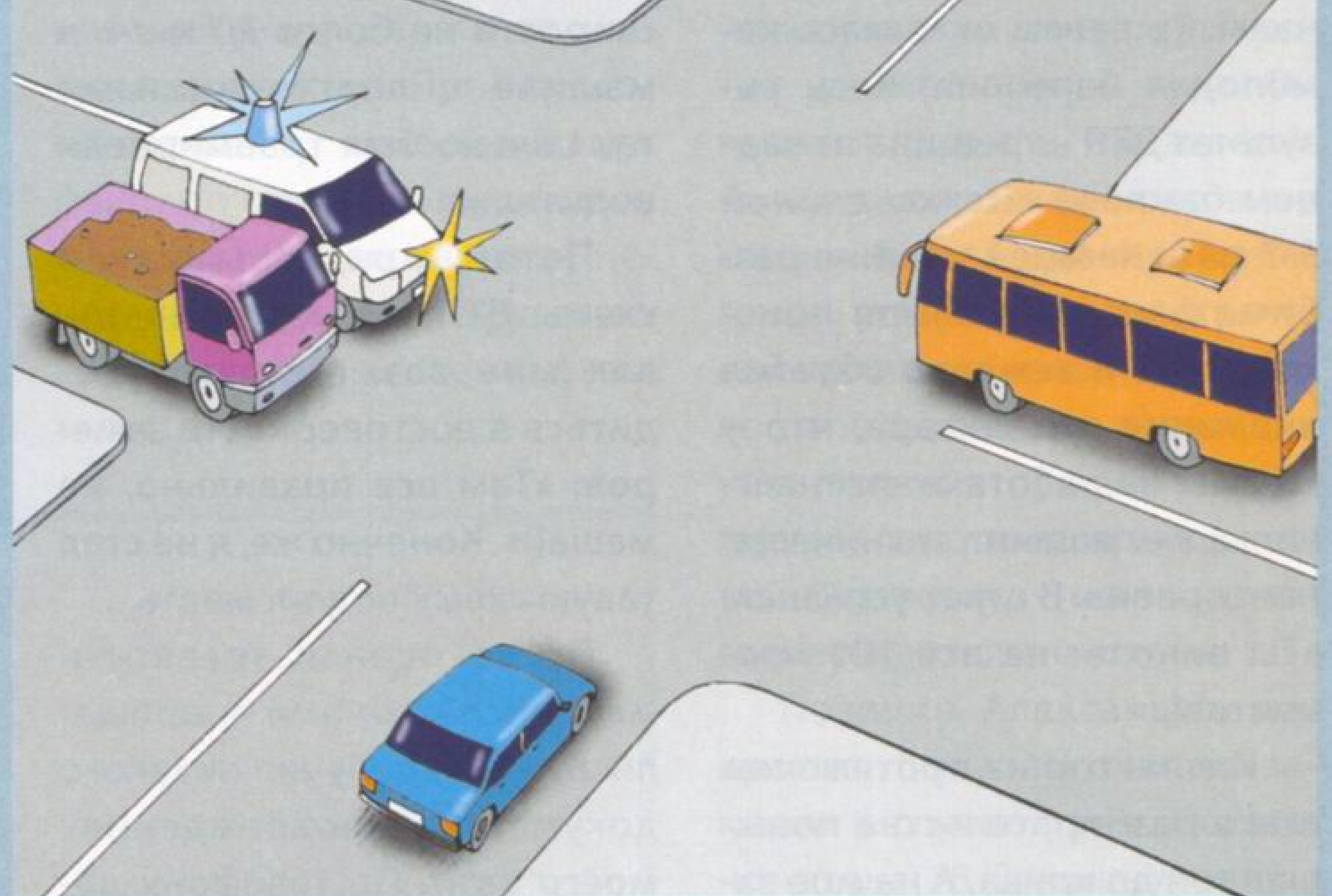
V. Вторым проедет перекресток автомобиль:
11. Красный.
12. Желтый.
13. Зеленый.
14. Синий.



VI. Кто должен уступить дорогу?
15. Водитель автобуса.
16. Водитель легкового автомобиля.



VII. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?
17. Автобус, грузовой автомобиль, легковой автомобиль.
18. Автобус, легковой автомобиль, грузовой автомобиль.
19. Легковой автомобиль, грузовой автомобиль, автобус.



VIII. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?
20. Скорая помощь и грузовой автомобиль, автобус, легковой автомобиль.
21. Автобус, скорая помощь, легковой автомобиль, грузовой автомобиль.
22. Скорая помощь, автобус, легковой автомобиль, грузовой автомобиль.

Правильные ответы: 2, 4, 7, 10, 13, 15, 18, 22.

I. На горных дорогах и на крутых спусках, где встречный разъезд затруднен, водитель транспортного средства, движущегося на спуск, должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся вверх. Водитель автомобиля Б, движущийся на спуск, должен уступить дорогу водителю автомобиля А, который движется вверх (пункт 28.1).

II. Согласно п.14.6. на перекрестке обгон запрещен.

III. В обгоняемом автомобиле находится глухой водитель (на заднем стекле установлен соответствующий опознавательный знак), поэтому подавать ему звуковой сигнал бесполезно. Кроме того, на этом участке дороги подача звукового сигнала запрещена.

IV. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель должен заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в этом направлении (пункт 10.4).



При наезде сзади неисправные стоп-сигналы переднего автомобиля – слабое оправдание.

ИСТОРИЯ ОДНОГО ДТП

Хочу поделиться своей историей и попросить совет. Двигаясь в тянучке, я легонько догнал «Пежо-Партнер», у которого не работали стоп-сигналы. За рулем оказалась немолодая барышня. Весь результат ДТП – трещина на заднем бампере «Пежо» длиной 5-7 см (а на моей машине разбиты фары). На вызов приехала ГАИ. Я вежливо обратил внимание инспектора, что у «Пежо» не работают стоп-сигналы, т.е. машина технически неисправна. В ответ услышал: «Ты виноват на все 100 процентов!..»

Инспектор на протяжении всего разбирательства повышал тон до крика. А на мое замечание по этому поводу сказал, что я еще не дорос (мне 22 года). К счастью, свидетель, который видел, как мы с водительницей проверяли исправность ее стоп-сигналов, подтвердил это в протоколе с моим объяснением.

После общения с инспекторами водитель «Пежо» пожаловалась на боли в спине и ей вызвали скорую помощь. После осмотра она от госпитализации отказалась. Увидев мое письменное пояснение с дополнением свидетеля, инспекторы потребовали, чтобы я его переписал!

Я отказался. Они снова вызвали скорую помощь. В этот раз водитель «Пежо» сразу же согласилась на госпитализацию. «Ничего себе, – подумал я, – от столкновения на скорости не более 20 км/ч, в машине с подголовниками так сильно был травмирован водитель!»

Потом, при составлении схемы ДТП, инспектор не давал мне возможности убедиться в достоверности замеров: «Там все правильно, не мешай». Конечно же, я не стал такую схему подписывать...

После оценки трезвости мы с инспекторами попрощались. И я не получил никакого документа о повреждениях моего авто. По телефону доверия мне сказали, что инспекторы действовали по правилам. И что на месте ДТП я при всем желании не могу документально подтвердить неисправность автомобиля. Так ли это? И можно ли получить документ, о том, что на подобной скорости и на такой машине невозможны травматические последствия?

Анатолий Т. , Киев

Существует некий стереотип поведения человека, оказавшегося участником дорожно-транспортного происшествия. Необходимо присутствовать при проведении сотрудниками ГАИ всех замеров для схемы ДТП. При несогласии с данными, которые вносятся в схему, участник аварии имеет право изложить свою точку зрения. Кроме того, проведение замеров и составление схемы в обязательном порядке проводится в присутствии понятых. В практике крайне редки ситуации, когда сотрудники ГАИ в присутствии понятых искажают результаты замеров. Если это все-таки произошло, следует переписать данные понятых (это можно сделать не на месте аварии, а при ознакомлении с материалами административного дела через несколько дней). В дальнейшем понятые могут быть допрошены судом при рассмотрении административного дела.

Документально подтвердить на месте происшествия неисправность автомобиля (в частности, стоп-сигналов) действительно нельзя. Такого рода заключение может сделать только эксперт. Ведь крайне важно, была ли эта неисправность до аварии или возникла в ее результате. Повреждения автомобилей в обязательном порядке отображаются на обратной стороне бланка схемы ДТП. Водителям выдается справка о ДТП, где эти повреждения указываются.

Реакция инспекторов ГАИ на ваше объяснение, в котором свои показания дополнительно изложил в письменном виде свидетель происшествия, вполне понятна. Объяснение отбирали у вас, а не у свидетеля. Процессуально документ, в котором одновременно дали показания сразу два человека, не может быть принят к рассмотрению. Правильно было бы указать в своем объяснении данные этого свидетеля, а в дальнейшем ходатайствовать о его допросе в суде или на стадии дознания ГАИ.

Оценить возможные травмы водителя автомобиля «Пежо» по вашему письму невозможно. Думаю, что наличие подголовников не является абсолютным спасением от травм.

Теперь о самом главном. В соответствии с пунктом 13.1 Правил дорожного движения Украины водитель обязан соблюдать безопасную дистанцию в зависимости от скорости движения, дорожной обстановки и состояния транспортного средства. Безусловно, неработающие стоп-сигналы создают опасность для движения. Но, двигаясь в плотном потоке с небольшой скоростью, вы имели возможность отслеживать уменьшение дистанции между автомобилями и без стоп-сигналов. Кроме того, помимо традиционного торможения применяется и торможение двигателем, при котором стоп-сигналы и вовсе не обязаны включаться. Таким образом, исходя из данных о ДТП, изложенных в письме, в ваших действиях усматривается нарушение пункта 13.1 ПДД Украины, которое и послужило причиной аварии.

Консультировал адвокат Игорь Юдин, телефон (044) 240-52-14

Вопросы присылайте по адресу: 04080, Киев, ул. Викентия Хвойко, 21 или по электронной почте: editor@uzr. com. ua

Скупой платит дважды

Игорь Юдин.
Рисунок: Юрий Митюшкин

НАВЯЗАННЫЙ СТРАХОВЩИК

Александр уже не впервые приобретал в кредит новый легковой автомобиль. И в очередной раз столкнулся с отсутствием выбора страховой компании. Как известно, по условиям кредитного договора машину необходимо застраховать на условиях КАСКО. Банк предложил только один вариант, который Александра не устраивал. Спор с банком о праве выбора страховщика, естественно, закончился полной победой банка. Аргумент известен: «Не нравится наш страховой партнер – кредитуйтесь в другом банке!» Вместе с тем, условия кредита предлагались весьма выгодные, поэтому Александр пошел на попятную.

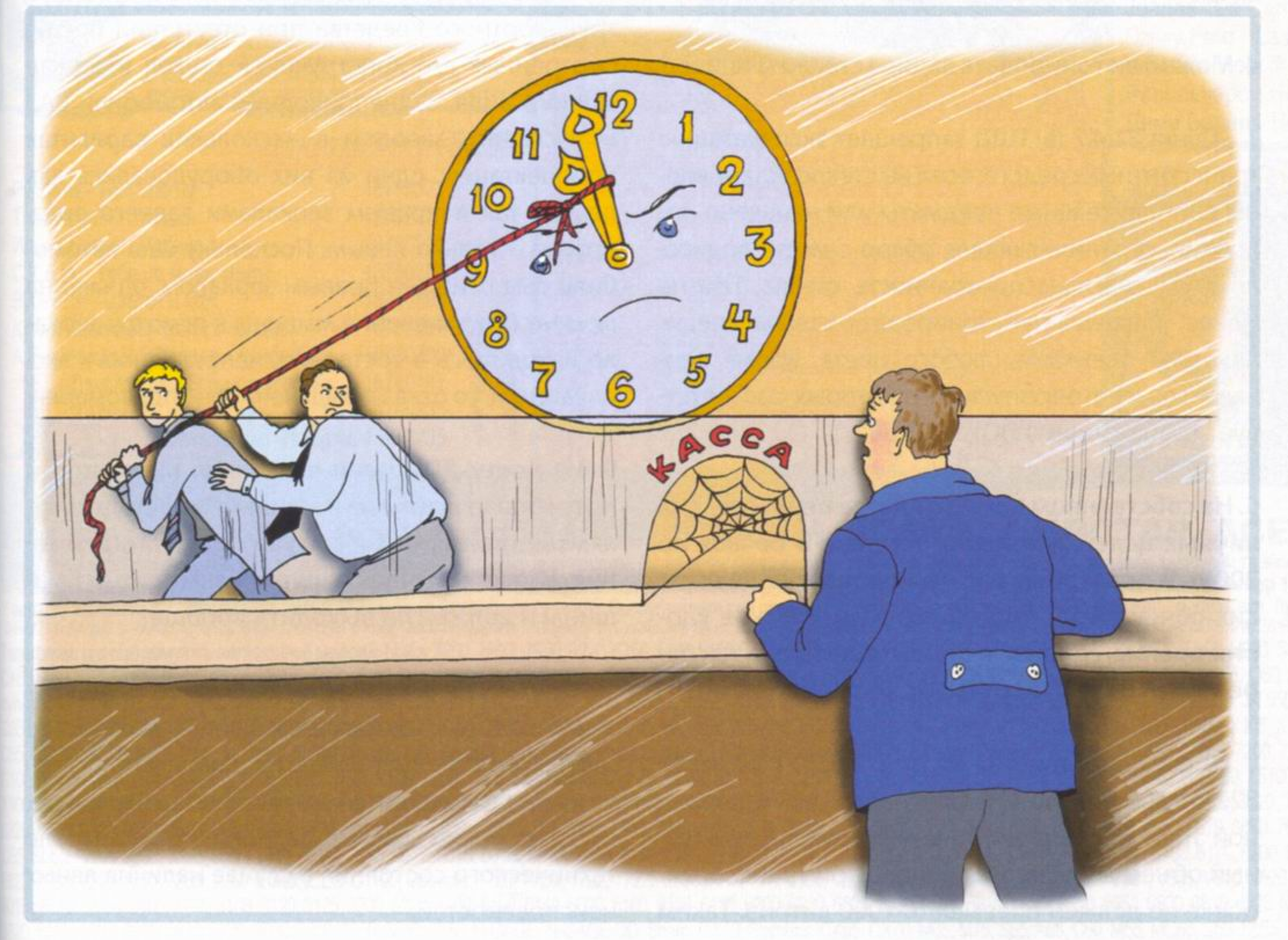
Его надежда, что воспользоваться услугами страховщика не придется, увы, не оправдалась. Договор был заключен в апреле 2005 года, а первый страховой случай произошел уже в мае. Следующая неприятность с автомобилем приключилась в августе. А закончился злополучный год аварией в декабре. К счастью, все три ДТП не причинили травм их участникам, а материальный ущерб был небольшим.

Но даже незначительные повреждения нового автомобиля очень расстраивают владельца. Александра же, кроме всего, огорчило поведение страховщика. После долгих переговоров с аварийным комиссаром и другими сотрудниками компании ущерб от ДТП ему компенсировали, но со значительной задержкой. Ремонт после майской аварии оплатили в июле; ущерб, причиненный в августе, компенсировали двумя частями в ноябре и декабре; страховой случай декабря был оплачен только в феврале следующего года. После последней выплаты уставший от волокиты Александр решил расторгнуть свой страховой договор и обратился к адвокату с просьбой помочь выполнить все формальности.

СТРАУСОВА ПОЗИЦИЯ

Изучив документы, адвокат обратил внимание Александра на тот факт, что страховщик обязан вернуть ему все страховые платежи, и подсказал порядок действий.

Первым делом Александр отправил в страховую компанию письмо с требованием расторгнуть договор, т.к. компания неоднократно нарушала свое обязательство своевременно выплачивать страховое возмещение. Не получив ответа, он отправил письмо повторно. На этот раз ему ответили, что компания на расторжение договора согласна, но оснований для возврата страховых платежей нет. При этом совершенно игнорировался факт, что причина досрочного прекращения договора – ненадлежащее исполнение страховой компанией своих обязательств.



Не соглашаясь с такой позицией страховщика, Александр еще дважды направлял ему письма, но никакой реакции не последовало. Страховая компания попросту отмалчивалась – то ли заняв так называемую страусову позицию, то ли в надежде, что клиенту не хватит настойчивости и нервов довести дело до конца. Для защиты своих интересов Александр был вынужден обратиться в районный суд по месту нахождения страховой компании. Было подготовлено исковое заявление о взыскании с нее страховых платежей по договору страхования. Суд принял это заявление к производству.

В судебном заседании представитель страховщика категорически возражал против удовлетворения иска. Он пытался доказать, что задержки выплат произошли по вине самого Александра. Кроме того, он утверждал, что страховой компании необходимо было дополнительное время для установления причин дорожно-транспортных происшествий. Однако суд счел эти доводы неубедительными.

Позиция Александра, напротив, была абсолютно законна и справедлива. Согласно статье 28 Закона Украины «О страховании» требование застрахованного лица о досрочном прекращении договора страхования, обусловленное нарушением условий этого договора страховщиком, является основанием для полного возврата застрахованному лицу произведенных им страховых платежей. Получив документальные подтверждения того, что предусмотренный договором тридцатидневный срок был нарушен в каждом из трех страховых случаев, суд полностью удовлетворил исковое заявление Александра. □



Начальник отдела профилактической работы Департамента ГАИ МВД Украины Геннадий ГРЕБНЕВ

1. Полгода на центральном перекрестке нашего города не могут заделать яму. Есть ли какие-либо нормативы на этот счет и куда обращаться?

Соответствующие нормативы по устранению дефектов дорожного покрытия установлены ДСТУ 35-87-97 «Безопасность дорожного движения. Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды. Требования к эксплуатационному состоянию». По вопросам качества дорог и их содержания следует обращаться в местные органы государственной власти или к владельцам автодорог (согласно ст. 6 и ст. 9 Закона Украины «О дорожном движении»)

2. Остановился у переезда. Инспектор ГАИ рулеткой померил расстояние от машины до шлагбаума и сказал, что оно меньше положенного. С трудом удалось уговорить не оформлять протокол. Неужели могли наказать?

Оснований для наказания не было, т.к. Правила дорожного движения не регламентируют расстояние до шлагбаума. В случае отсутствия шлагбаума предписана остановка на расстоянии 10 м до первого рельса.

3. Что считать полосой встречного движения, если разметку не видно из-за грязи, снега и т. п.?

Как указано в пункте 11.1 ПДД, в случае отсутствия дорожной разметки количество полос для движения и их границы визуально определяют сами водители. При этом должны учитываться ширина проезжей части, габариты транспортных средств и безопасные интервалы между ними.

4. Можно ли тонировать заднее стекло машины?

Пункт 31.4.7 (в) ПДД запрещает эксплуатацию транспортных средств, если на стекло установлены дополнительные предметы или нанесено покрытие, ограничивающее обзор с места водителя и ухудшающее прозрачность стекла. Тем не менее, разрешается тонировать стекла специальными пленками (любого цвета, кроме зеркальных), светопропускание которых соответствует требованиям ГОСТ 5727-88.

5. На собственном КамАЗе иногда перевожу для личных целей дизельное топливо в бочках по 200 л. В последний раз при перевозке двух таких бочек инспектор изъял водительское удостоверение, заявив, что я не имею права так перевозить опасные грузы. Прав ли инспектор?

В соответствии с приказом МВД Украины № 822 от 2004 г. «Об утверждении правил дорожной транспортировки опасных грузов» суммарный объем дизельного топлива при транспортировке не должен превышать 1000 литров. Таким образом, если в кузове вашего автомобиля находилось более пяти бочек с топливом, действия инспектора вполне правомерны.

6. Мой отец, гражданин Республики Беларусь, выписал мне генеральную доверенность на 3 года на свой «Ауди-80». Могу ли я, будучи гражданином Украины, управлять автомобилем в Киеве без таможенного оформления? И как быть со страховкой?

Согласно статье 11 Закона Украины «О порядке ввоза транспортных средств на таможенную территорию Украины» автомобиль должен быть снят с учета в Беларуси, после чего пройти процедуру таможенного оформления, регистрации и страхования в Украине на общих основаниях.

7. Живу в Хмельницкой области, но очень часто по нескольку недель бываю в Киеве. Здесь же приобрел автомобиль ЗАЗ-1103. Могу ли я поставить его в Киеве на временный учет?

Нет, в соответствии с «Правилами регистрации транспортных средств» постановка любого ТС на учет, в том числе и временный, производится только по месту жительства владельца.

8. Въезжая со своим ВАЗ-2107 на пункт техосмотра, зацепил правым зеркалом створ ворот, и зеркало сломалось. По этой причине талон мне не выдали, хотя прямо передо мной такая же «семерка» вообще без правого зеркала осмотр прошла...

Пункт 31.4.7 (а) ПДД запрещает эксплуатацию транспортного средства при отсутствии предусмотренных его конструкцией стекол и зеркал заднего вида. Заднеприводные автомобили ВАЗ выпускались заводом в нескольких вариантах комплектаций: одни из них оборудовались как левым, так и правым зеркалами заднего вида, другие – только левым. Поскольку ваш автомобиль был оснащен правым зеркалом, однако на момент предъявления машины к осмотру зеркало находилось в состоянии, непригодном к эксплуатации, то отказ в выдаче талона правомерен.

9. На посту ДПС меня остановил инспектор и потребовал выйти из машины. Проверив документы, сказал, что я могу продолжать движение. В каких случаях я должен выходить из машины и должен ли выходить вообще?

Для проверки документов водитель не обязан выходить из автомобиля. Однако по просьбе инспектора следует выйти из машины при сверке номерных агрегатов автомобиля записям в регистрационных документах или при контроле технического состояния в случае наличия явных неисправностей. □

Похвала занудству

Игорь Подольский. Фото: Сергей Торгалов



КАК МЫ СТРАХУЕМСЯ

Обычно автолюбитель поступает просто: усаживается за телефон, обзванивает несколько страховых компаний и выбирает самое дешевое предложение. Зачем вникать, это же КАСКО – страховка «от всего»! Ну, разве что спросит, какая франшиза, учитывается ли износ – и поверит страховщику на слово.

Начнем с того, что вредно слишком доверять страховому агенту или менеджеру страховой компании. Не то чтоб он врет, но, как ни крути, зарплату он получает не за подробное растолковывание условий страхования, а за продажу полиса. Чувствуете разницу? Значит, как бы убедительно ни звучали его слова, нужно тщательно изучить договор и Правила страхования.

На этих правилах частенько красуется гриф «Зарегистрировано министерством юстиции» или «…министерством финансов». Он лукав и коварен: согласно статье 17 Закона «О страховании» правила страхования разрабатываются вовсе не министерством, а самостоятельно страховой компанией, и куда подробнее описывают условия игры, чем втиснутые на обратную сторону полиса выдержки из договора. Редкий страхователь читает договор (не тот у нас менталитет!) и уж почти никто не требует для ознакомления правила страхования. Зная это, страховые компании зачастую подсовывают в полис самые «вкусные» пункты, оставляя все «подводные камни» в правилах.

Насколько можно доверять конкретному страховщику? В качестве теста попробуйте получить у него правила страхования. Если вам откажут (поводы для отказа бывают самые дурацкие, вроде «текст правил у Васи, а его сегодня нет в офисе») – это первый признак, что с такой компанией дело иметь небезопасно. Между прочим, расписку «С договором и правилами ознакомлен» со страхователя взять не забудут, не сомневайтесь!

Но, допустим, правила вам дали. Готовы ли вы изучать многостраничный документ и дотошно разбираться в его «непонятках», когда запах новенького автомобиля уже ласкает ноздри? Не способны? Тогда при наступлении страхового случая пеняйте на себя…

ПОИСК «ПОДВОДНЫХ КАМНЕЙ»

Как искать ловушки в тексте договора и правил страхования? Вообразите, что вот она, авария, и вы стоите у разбитого автомобиля с легким звоном в голове. Само собой получится, что начинать надо с обстоятельств ДТП и с возможных причин отказа в выплате. Одной из них может быть, например, нарушение вами Правил дорожного движения. Вы уверены, что никогда их не нарушаете? Вам проще, а я вот не могу поручиться, что никогда не прозеваю ненароком дорожный знак…

Затем логично обратить внимание на список документов, требуемых страховщиком в случае аварии. Вы знаете, где и как в оговоренные договором сроки получить каждый из них (а список документов бывает весьма обширен)? Правда, знаете? А если автомобиль не разбит, а угнан? А что будет, если вы, не дай Бог, травмированы и не сможете вовремя заявить о страховом случае? Предусмат-

ривает ли договор страхования в такой ситуации менее жесткие сроки?

Вот еще интересный подводный камушек: некоторые СК требуют при наступлении страхового случая справку о трезвости. А вы уверены, что будете трезвы в момент, например, угона? Или тогда, когда на крышу вашего авто упало гнилое дерево? У вас нет сомнений, что в течение двух часов после ДТП вы успеете освидетельствоваться на состояние алкогольного опьянения? Даже в городе это далеко не всегда возможно. А в чистом поле? А ночью? А в государственный праздник?..

Продолжим «проигрывать» ситуацию. Следующий шаг после сбора всех документов и признания случая страховым – оценка стоимости ремонта автомобиля (или автомобиля в целом). Если вы думаете, что достаточно прибыть на фирменную СТО, оставить там авто и сказать: «Делайте по высшему разряду – СК платит!», прочтите очень внимательно раздел «Оценка стоимости ущерба» – и ваши иллюзии, скорее всего, исчезнут...

Конечно же, ловкий страховой агент блестяще и уверенно развеет ваши сомнения: «Ну что вы, мы же здравомыслящие люди! Этого не сделаем, того не потребуем и вот этого не будет!». Вот только, если что, тяжба в суде будет идти согласно беспристрастному тексту договора и правил страхования, а не по красивым рассказам страхового агента. Их «к делу не пришьешь», а вот текст договора и правил туда подошьют обязательно…

ЗАГЛЯНИТЕ В ИНТЕРНЕТ!

Редчайшего, т.е. до занудности дотошного страхователя ждет неприятное открытие: договоров и правил страхования без «подводных камней» практически не бывает. По крайней мере, автору этих строк таковые до сих пор не попадались. (Страховые агенты, ау! Я ваш потенциальный клиент. Но без текстов в руках прошу не беспокоить!)

Что же делать? Неужели кругом одни жулики? Это, конечно, преувеличение. Но в большинстве случаев страховая компания располагает возможностью если не полностью отказать в выплате, то сильно уменьшить ее сумму. Тут вступают в действие рыночные механизмы: если никому никогда ничего не выплачивать, то никто и не станет страховаться, так что нередко страховщик просто не желает использовать свои «зацепки» и выплачивает компенсацию в полном соответствии с обещаниями агента. На этих «имиджевых», а не юридических гарантиях выплат и держится рынок страхования КАСКО.

Есть и другие способы выбора страховщика, не связанные с изучением текстов. Можно, например, ознакомиться с официальной статистикой выплат различных страховых компаний (только не забывайте, что через страховые компании проходит один из популярных ныне путей «отмывания денег»). А можно задать название исследуемой страховой компании поисковику в интернете и получить достаточно объективные отзывы о ней. Интернет-сообщества автолюбителей всегда к вашим услугам. Уверен, что независимое бюро, собирающее отзывы о невыплатах и оглашающее некие «рейтинги доверия» страховым компаниям, просто обречено на коммерческий успех.

Но договора и правила страхования все равно читать нужно. Ну, хотя бы уже после приобретения полиса! Это подскажет, как правильно себя вести не только в случае неприятностей, но и до их наступления. Узнаете, например, остается ли автомобиль застрахованным, если передать управление супруге или ехать по встречной полосе...

ПРЯНИК И КНУТ

А вот со страхованием гражданской ответственности водителей, хвала небесам, дело обстоит намного радужней. Этот вид страхования, будучи обязательным, довольно подробно зарегулирован Законом «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». И хотя этот закон имеет немало недостатков, он оставляет страховщикам гораздо меньше пространства для сомнительных маневров. Потенциально опасны в этом виде страхования только те компании, которые явно и грубо игнорируют действующее законодательство (увы, бывают и такие). Но тут уж права страхователя обязан защитить любой суд...

Жаль только, что мало застрахованных. Но вот вам пряник: согласно пункту 41.1а этого закона наличие полиса дает вам право потребовать страховые выплаты у Моторного (транспортного) страхового бюро Украины (МТСБУ), если ваш «оппонент», виновный в ДТП, свою гражданскую ответственность не застраховал. И это работает! Известны успешные прецеденты получения выплат (главное только вовремя – в течение трех рабочих дней с момента ДТП – уведомить МТСБУ).

Существует и кнут: пункт 2.1ґ Правил дорожного движения уже давно требует не садиться за руль без полиса страхования гражданской ответственности. Для нарушителей 3-я часть 126-й статьи КоАПП предусматривает штраф в размере до 17 грн. И только труднообъяснимое игнорирование инспекторами ГАИ этого требования спасает незастрахованных от регулярных штрафов.

ПОДВЕДЕМ ИТОГ

В случае неприятностей даже самая плохонькая страховка КАСКО лучше, чем вообще никакой. Но было бы ошибкой, застраховавшись, считать себя надежно защищенным. Даже в идеальном случае процесс выплаты возмещения занимает у нас несколько месяцев и зачастую полученная сумма оказывается меньше ожидаемой. А коль уж дело дойдет до суда, то там рядовой водитель, не имеющий адвоката, будет бессилен против зубастых юристов страховых компаний. Если даже они не выиграют процесс, то могут затянуть его до невозможности.

Красивое название – страховка. Плата за отсутствие страха, т.е. за спокойствие. Платить за это или нет? В принципе, надо – мы же хотим считать себя цивилизованными людьми. Главное, не полениться узнать, кому и на каких условиях мы платим. Старая истина «доверяй, но проверяй» справедлива здесь в полной мере. Не стесняйтесь показаться занудой, чтобы потом, как говорится, не было мучительно больно...□

Махнем на дачу?

Ярослав Московка. Фото: Сергей Торгалов

Не пора ли в ближайшие выходные навестить любимую дачу? Вдохнуть полной грудью свежий воздух, затопить печь, критичным взглядом окинуть следы визита мышей... А заодно в очередной раз вывезти из городской квартиры ненужные вещи, которые жалко выбросить. Если их набралось не так много, чтобы нанимать «Газель», то хорошим средством для такой поездки будет компактный мини-вэн. Например, «Хёндай-Матрикс». На нем мы и решили отправиться на дачу.

ЗАГРУЖАЕМСЯ...

Интерьер «Матрикса» с первого взгляда полюбить непросто: монотонный серый пластик и ткань того же цвета. Зато при подробном знакомстве оказывается, что эта отделка салона практична. У гладкого пластика очень удачная фактура – в него не въедаются пыль и жирные пятна, а любые загрязнения в два счета удаляются обычной тряпкой. Даже на новой машине пластмасса не издает неприятных феноловых «ароматов», что делает честь производителю.

«Матрикс» из тех автомобилей, которые сразу кажутся старыми знакомыми. Все кнопки, ручки и рычажки находятся в привычных местах, имеют понятные, отлично читаемые пиктограммы и индикаторы. Дизельная версия «Матрикса», которую мы тестировали, предлагается только в среднем варианте комплектации, однако набор более чем приличный: две подушки безопасности, ABS с EBD, кондиционер, наружные зеркала с электроприводом и обогревом, электростеклоподъемники на четырех дверях, большие «противотуманки» и пакет «плохая дорога» для подвески. Разве что штатная магнитола оставляет желать лучшего: звучит нормально, но дизайном не блещет, запоминает всего шесть радиостанций, а главное – не проигрывает CD. Много ли нынче осталось автомеломанов, слушающих аудиокассеты? Впрочем, в топ-версиях мини-вэна с бензиновым мотором имеется музыкальный центр с CD-чейнджером на 8 дисков.



Простые, в меру жесткие сиденья очень удобны. У высокого кресла водителя всего две регулировки, но комфортное положение можно подобрать почти мгновенно. (А в самой дорогой комплектации «Матрикса» есть раздельная регулировка по высоте передней и задней части подушки водительского сиденья.) Не забыто и удобство задних пассажиров: обе части дивана, разделенного в отношении 1:2, можно сдвигать вперед-назад, а спинки имеют три фиксированных положения по углу наклона. Длина мини-вэна всего 4025 мм, но задним пассажирам вольготно: свободного пространства много как в ногах, так и над головой. Да и ширины салона – 1400 мм – хватает, чтобы трое взрослых в зимней одежде могли без напряжения проехать сотню километров. При этом, правда, возможно легкое недовольство крайних седоков среднего роста: с виском соседствует крепление ремня безопасности. 350-литровый багажник, конечно, невелик (отчасти это компенсируется возможностью сдвинуть сиденье вперед), но обладает правильной прямоугольной формой, позволяющей рационально использовать его объем. Погрузочная высота 620 мм вполне устроит дачника. На дне багажника имеется сетка-органайзер для фиксации разной мелочевки.

Но вот в салоне явно не хватает традиционных для мини-вэна вещевых отделений. А те, что есть, маловместительны: скромный бардачок, небольшой бокс между передними сиденьями, узковатые карманы в дверях и миниатюрные выдвижные ящички на передней панели, где поместятся разве что монеты, ключи или зажигалки. Зато есть несколько отличных держателей для стаканов и бутылок, так что жажда в пути не страшна!

...И ЕДЕМ

Итак, все в сборе, вещи в багажнике – пора покинуть шумный город. В плотном потоке движения водитель «Матрикса» чувствует себя уверенно уже за счет отличного обзора. «Высоко сижу, далеко гляжу!» Но обзору способствуют также немалые наружные зеркала и большая площадь остекления по бокам и сзади. А высокое лобовое стекло позволяет не вытягивать перед светофором шею, пытаясь увидеть цвет сигнала.



Картина, корзина, картонка...



Будь «Матрикс» человеком, с удовольствием смотрелся бы в зеркало. Еще бы – дизайн от ателье «Пининфарина»!

Такой дизель, как на нашем «Матриксе», способен в пух и прах уничтожить старые предрассудки об этом типе двигателей. Полуторалитровый турбомотор мощностью 102 л.с. играючи вознес полностью загруженный «Матрикс» на 6-процентный затяжной подъем – это на 5-й передаче! И работает он во всех режимах на удивление тихо, без пресловутого урчания. Пожалуй, только эксперт распознает в шелесте холостых оборотов характерные дизельные нотки. На скорости за «сотню» песни двигателя и трансмиссии едва слышны, но от души солируют шины Kumho Powermax 769 размерности 185/65 R14.

Разгонная динамика 102-сильного турбодизеля более чем резвая. Производитель почему-то не указал для ди-



зельной версии время разгона от 0 до 100 км/ч, но по нашим прикидкам оно лежит в пределах 11-12 с.

Руль с гидроусилителем достаточно острый, но и без чрезмерных спортивных амбиций – как-никак, семейная машина. Тормоза оставили прекрасное впечатление: «Матрикс» замедляется именно так, как желает и ожидает водитель. Подвеска отлично настроена на «проглатывание» мелких и средних неровностей, однако передним пассажирам она доставляет больше комфорта, чем задним. Несмотря на солидную высоту (1635 мм) не ощущается ни крен в поворотах, ни действие бокового ветра. Дорожного просвета в 160 мм вполне достаточно, чтобы добраться до дачи или другой цели по не слишком разбитому проселку.

ДЫШИТЕ НА ЗДОРОВЬЕ!

«Матрикс» – замечательный автомобиль для небольшой семьи. Хорош и для города, и для путешествий – ну и, конечно, для выездов на дачу. Цена? В дизельной версии автомобиль стоит 98 800 грн, а в аналогичной комплектации с 1,6-литровым бензиновым мотором – 89 900 грн. Если выберете бензиновый вариант, разницы в цене хватит примерно на 2250 л «95-го». Этого будет достаточно, чтобы проехать 28,5 тыс км (расход бензина в смешанном цикле – 7,9 л/100 км). А впоследствии в тратах на топливо начнете проигрывать: ведь дизель в среднем потребляет 5,4 л на «сотню», в чем мы и убедились.

Да, и еще – на таком автомобиле хочется ездить на дачу даже зимой – это мы тоже проверили на себе. Так что «Матрикс» дарит не только радость вождения. Дышите на здоровье чистым воздухом! □

Автомобиль на тест предоставлен компанией «Хюндай Моторс Украина».



Приборы с такой «пропиской» читаются при любом положении руля.

Такой электропакет – в любой комплектации...

... а в нашей – еще и подогрев сидений.

Сиденья можно настраивать сообразно личным вкусам.



Скованные одной цепью

Если вам еще не доводилось тащиться домой «на галстуке», то есть на буксире, – не отчаивайтесь. Автомобильная жизнь непредсказуема и, возможно, «повезет» в будущем.

Владимир Арбузов. Фото: Константин Якубов

С развитием службы эвакуации проблема доставки неисправной машины к месту ремонта упростилась: позвонил – приедут, загрузят и отвезут куда скажешь. Но иногда обстоятельства складываются так, что единственный вариант спасения – буксировка. Чтобы она прошла успешно, полезно знать несколько правил. В первую очередь, тех, что записаны в самих Правилах. Но они определяют лишь безопасность буксировки, а есть еще техническая сторона дела. Ее и рассмотрим.

Особняком стоят автомобили с автоматической трансмиссией. Им буксировка противопоказана, но уж если иного выхода нет – тянем потихоньку, не быстрее 40 км/ч, и через каждые полчаса делаем 15-минутный перерыв. Если есть возможность – стоит залить в АКП масло по самую пробку. Связано это с конструкцией «автомата»: его масляный насос приводится от первичного вала, и если двигатель не работает – давления нет. Второй вариант – при возможности отсоединить карданный вал (для заднеприводных автомобилей).

Аварийный автомобиль если уж буксировать, то лучше на жесткой сцепке. Ведь неизвестно, целы ли у него тормозные трубки и детали рулевого управления. Не забудем, что фактическая масса тягача при буксировке автомобиля с недействующей тормозной системой должна быть в два раза больше «прицепа».

Но все же самый доступный и чаще всего используемый способ – буксировка на гибкой сцепке, проще говоря, на веревке. Сколько мы ни искали в продаже гибкой сцепки, полностью отвечающей требованиям ПДД так и не нашли. В лучшем случае соответствует лишь длина – четыре-шесть метров. И ни на одной нет так называемых предупредительных устройств: щитков или флажков размером 200x200 мм из световозвращающих материалов. Не продают их и отдельно, поэтому остается сделать самому. Удачное, на наш взгляд, решение – сшить флажки из сигнального жилета. Из одного получаются четыре полноценных флажка.

Лучший трос – полипропиленовый: легок, прочен, хорошо сглаживает рывки и менее



других боится наездов колеса. В крайнем случае его заменят ремни безопасности.

Стальной трос в качестве буксира для легкового автомобиля сейчас никто не использует. Главный его недостаток – жесткость. При неумелом обращении им легко вырвать буксировочные петли, а при обрыве хлестнет так, что оставит вмятины на капоте или разобьет лобовое стекло. Однако именно стальной трос, скорее всего, окажется в грузовике, взявшемся вам помочь. Такой, конечно, не лопнет, зато если зазеваетесь, дадите ему слабинку – запросто оторвет петлю с куском подрамника. Чтобы избежать таких осложнений, можно перенять опыт профессионалов. Те, если приходится тянуть тяжелый грузовик, иногда продевают два троса в старую шину и, сложив каждый вдвое, закрепляют на машинах. Для легковушки достаточно легковой шины.

Допустим, с веревкой определились. Но как правильно и безопасно ее привязать? На тех машинах, где есть штатные буксировочные петли, все просто – за них и цепляемся. А если нет? У таких машин наиболее безопасная точка – серьга рессоры или кронштейн реактивной или толкающей штанги, если, конечно, он в зоне досягаемости.

Способ закрепления буксира должен исключать самопроизвольное разъединение сцепки. Хорошо, если канат оснащен крюками с карабинами. Использовать подручные стопоры вроде гаечного ключа, монтировки и т.п. нужно с большой осторожностью: расцепится на перекрестке – попадете в неловкое положение. Буксировать в гололедицу на гибкой сцепке нельзя – запрещают Правила, однако укатанный снег, снежная каша или грязь на дороге не намного лучше. Очень часто проушины спереди и сзади расположены диагонально, трос, натянутый под углом к продольной оси автомобиля, сглаживает рывки, но на скользкой дороге, когда боковые сцепные свойства шин ухудшаются, рывок может резко изменить курс более легкого автомобиля. Причем чем короче трос, тем сильнее проявляется эта особенность.

И, наконец, для успешной буксировки на гибкой сцепке важна «слетанность» пары, которой, скорее всего, у вас с вашим ведомым (ведущим) нет. Поэтому договоритесь заранее о способах обмена информацией. В распоряжении тягача – указатели поворотов, «стопы», иногда язык жестов. У «прицепа», кроме того, фары, звуковой сигнал и тормоза.

Конечно, заочно научиться мастерству невозможно, но если следовать некоторым правилам, науку эту можно освоить довольно быстро. Первое правило для ведущего – после любого замедления или остановки вначале плавно выбрать слабину троса и только тогда начинать разгон. Тормозить плавно и, по возможности, с постоянным замедлением. Просчитывать развитие дорожной обстановки с учетом «прицепа». Ведомому проще, его дело – держать трос постоянно натянутым и, стало быть, ногу на педали тормоза. (Не забудем, что эффективность тормозов при неработающем двигателе и, соответственно, вакуумном усилителе, существенно падает.) Ехать по колее буксировщика, стараясь вносить поменьше возмущений в установившийся режим. И постоянно держать в поле зрения фонари тягача, чтобы не прозевать его торможение. □

НЕКОТОРЫЕ ПРИЕМЫ И СПОСОБЫ БУКСИРОВКИ

Задача ведомого – держать трос постоянно натянутым, ехать по колее ведущего и следить за его стоп-сигналами, чтобы при торможении не наехать на трос.





Старая шина – отличный амортизатор для жесткого троса. Негодную найдете в любом шиномонтаже (а порой прямо на обочине).

Наиболее безопасный способ буксировки – на жесткой сцепке.





Если нет штатной буксировочной петли, крепить трос нужно за жесткие элементы кузова, например, кронштейны рессор или штанг. Не используйте балку моста – она может согнуться.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Игорь Подольский

Drivers must be протестированы

В один прекрасный день Клуб AutoUA.NET решил, что быть преимущественно виртуальным ему надоело. И лучшие умы самого посещаемого украинского автомобильного форума задумались о проведении яркого автомобильного «оффлайнового» мероприятия. Из массы вариантов была выбрана давняя полузабытая идея – протестировать водительское мастерство «автоюашников» в какой-либо школе контраварийного вождения.



Желающим пришлось встать в выходной день с утра пораньше и явиться на киевский автодром «Феофания». А там сон как рукой сняло: программа тестирования включала скоростное вращение руля, проезд по малому кольцу автодрома, экстренное торможение с объездом препятствия и несколько фигур вокруг фишек. Было непросто, и не все задачки казались выполнимыми. В частности, чтобы убедить недоверчивых экзаменуемых, что со скорости 60 км/ч возможно остановить «Таврию» в пределах заданного отрезка, экзаменатору пришлось самому сесть за руль и выполнить это упражнение. А «змейку» задним ходом вам когда-либо доводилось ездить? Да еще и на время?..



Результаты теста, увы, не польстили самолюбию участников. Никто из них не продемонстрировал уровень мастерства, при котором можно не проходить курс начального уровня в школах контраварийного вождения. Основными «камнями преткновения» были скорость руления, экстренное торможение и борьба с собственными эмоциями...

Получив таблицу с результатами, «автоюашники» выжали из нее максимум соревновательного момента, рассортировав себя на лучших и самых лучших. Лидеру вручили приз – клубную футболку и кепку, гармонично сочетающуюся с его ярко-красным «Гетцем» (подробности на сайте autoua.net).

Клубам тоже нужен праздник

Новый год автоклубы, как и люди, праздновали по-разному. Шумно погуляла «Хонда-Мафия» (Honda.org.ua): в форуме клуба до сих пор разбираются, кто у кого в гостях забыл галстук, очки и другие предметы туалета. Дружно отметили праздник тавроводы (tavria.org.ua), поджарившие шашлык прямо в месте своих еженедельных сборов – на парковке у музея ВОВ.

Не скучали и квестеры: «Автоквест» (autoquest.com.ua) провел в новогоднюю ночь, с небольшим перерывом на фейерверк и шампанское, почти уже традиционную игру «Новогодний пазитифф». Как и в прошлом году, задания содержали изрядную долю юмора. Среди прочего, от квестеров требовалось поджарить на утюге яйцо, найти живую (!) свинью и сфотографироваться с ней, подарить расписную свинью-копилку найденному в новогодней ночи экипажу ГАИ, да и попросту сделать доброе дело – подвезти «голосующих», безнадежно дожидающихся свободного такси, и не взять с них за это денег.

Как и год назад, победителя не определяли, – все игроки наградили себя сами яркой встречей Нового года без водки и телевизора.

Боулинг - финал!

Завершился автоклубный турнир по боулингу. Удивительно, но на боулинговых дорожках лучшими были те, кто уверенно лидирует и в клубной деятельности: «HONDA-Семья» (две команды которой в итоге сошлись в финале заключительного соревнования) и BMW-клуб. Жаль, что «бээмвешники», весь турнир наступавшие сопернику на пятки, в конце оступились. Вперед, на третье место, вышли «дачники» из клуба daciiclub.com.ua.

Все участники турнира благодарят организаторов – Оксану (известную в автоклубах как Ксю) и Константина. На форуме autoclubs.org.ua уже открыто обсуждение межавтоклубного соревнования на 2007 год. Что это будет – боулинг, картинг, пейнтбол, слалом или перетягивание каната – решать вам.



Фотоконкурс в декабре



ИЗ ПОДПИСЕЙ, ПРИСЛАННЫХ К ЭТОЙ ФОТОГРАФИИ, НАШЕ ЖЮРИ ВЫДЕЛИЛО ДВЕ:

«Истребитель. На моем счету два ученика и один Шумахер» (КОНСТАНТИН ШЕВЧЕНКО, г. Токмак Запорожской обл.)

«Сборная Украины по ушу отправляется на ЧМ за золотыми медалями» (АНДРЕЙ ЖИЛЬЦОВ, пгт Илларионово Днепропетровской обл.)

Юрий Кривошеев из Полтавы тоже прислал интересную подпись: «Пора бы мне уж на покой, но кто же «чайников» научит?» К сожалению, ей не хватило конкретности: жюри потерялось в догадках, кому – водителю или ржавому «Москвичу» пора на покой, а если водителю, то как он намерен учить «чайников»? Уж не приемами ли ушу?..

Поздравляем Константина и Андрея и высылаем им в качестве награды кожаные чехлы ТМ Clio для мобильного телефона. А всем читателям желаем ездить дружно и с улыбкой, замечать вокруг смешное и присылать фотографии на наш конкурс!

Конкурс продолжается!

Пришлите нам свою подпись к этому снимку. Авторы самых остроумных вариантов будут объявлены в № 4 (2007 год) УЗР и получат кожаные футляры ТМ Clio для мобильного телефона.

Ваш ответ может попасть к нам несколькими способами: в письме по адресу 04080, Киев, ул. Хвойко, 21, «Украина За рулем»; по электронному адресу info@uzr.com.ua; по телефону (044)537 67 28 и в виде SMS-ки по номеру 1063. SMS должно содержать код нашего конкурса 87foto и предложенную вами подпись. Например: 87foto Git' horosho?!.

Мы поддерживаем все модели телефонов! Услуга действительна для абонентов КИЕВСТАР, ACE&BASE, DJUICE, UMC, SIM-SIM, ДЖИНС. Стоимость исходящего сообщения на номер 1063 – 3 грн. (в том числе НДС). Сервис доступен на всей территории Украины. Только для совершеннолетних.

Телефон службы поддержки 8 (044) 206 43 03.

E-mail: help@smsumh. com. ua

Контент-провайдер ООО «УМХ-Мобайл» г. Киев, ул. Лумумбы Патриса, 21/10. Лицензия Киевстар – ГКСУ №009503 от 12.04.01; UMC – Лицензия Госсвязи серии АА №720189 выдана ЗАО «УКРАИНСКАЯ МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ» 29.12.2004 г.

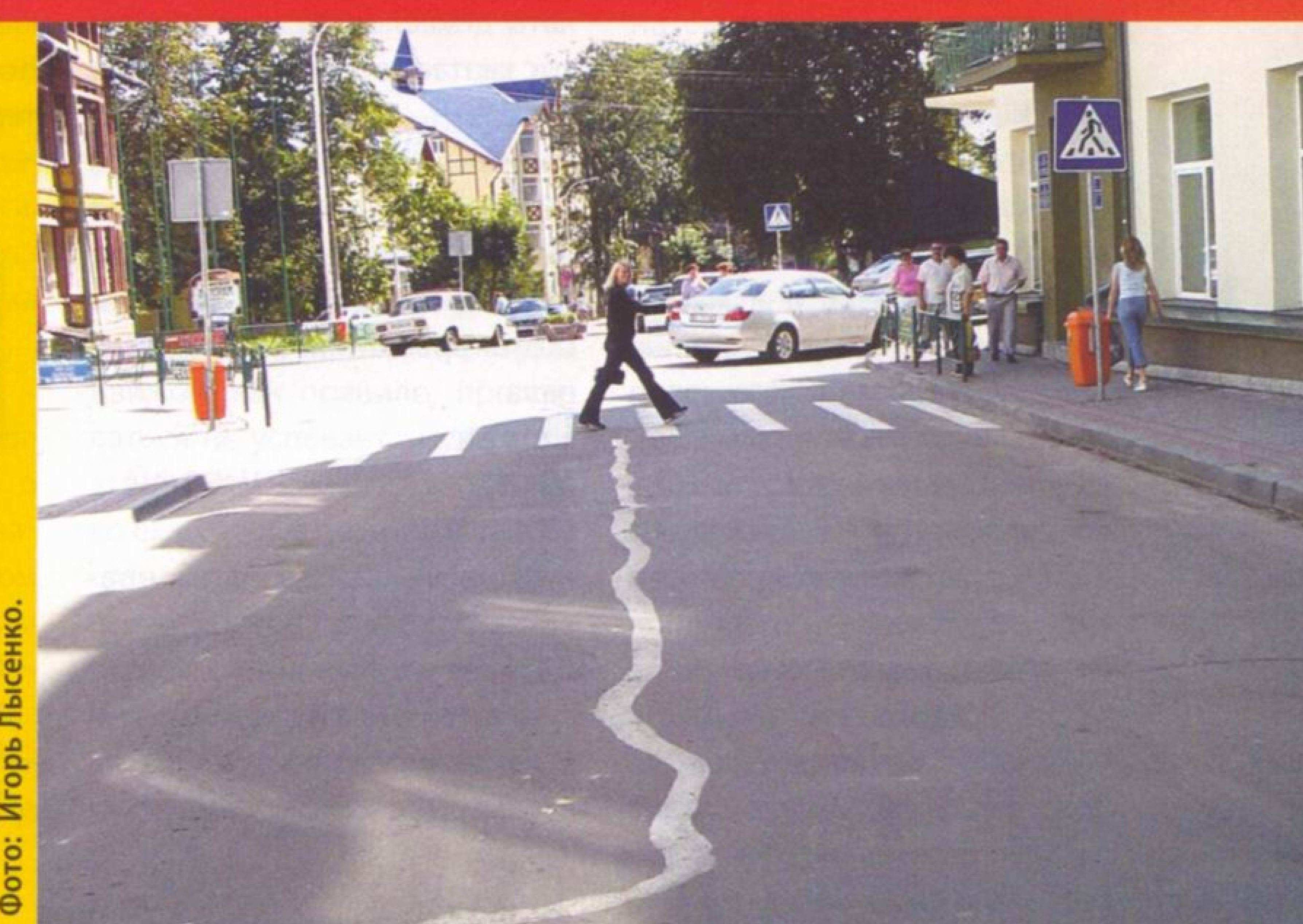


Фото: Игорь Лысенко.



Греть или не греть?

Зима в этом году уникально теплая. Но синоптики все же обещают морозы. А значит, остается актуальным вопрос: нужно ли трогаться с места сразу или лучше все-таки прогреть двигатель до рабочей температуры? Ответ подскажет Александр Шабанов.

Скажем сразу: в Европах за попытку погреть мотор под окном соседа взгреют тебя самого – выхлоп на прогреве очень токсичен. Поэтому с точки зрения эколога вопрос не имеет смысла. А вот инженер, особенно наш, начнет загибать пальцы и вспоминать разные технические страшилки.

СТУДЕНЬ В ПОДДОНЕ

Вязкость масла на морозе резко увеличивается. А ведь оно всегда присутствует и в узлах трения двигателя, и в масляном насосе – вспомните, с каким трудом разгоняется мотор в первые секунды после старта. Но большие силы трения, с другой стороны, ускоряют прогрев масла в узлах трения – ведь вся мощность механических потерь выделяется в виде тепла. Кому непонятно, пусть быстро потрет сухие ладони одну о другую. Теплее стало? Вот и в моторе так. Поэтому уже после первых натужных оборотов двигатель начинает крутиться значительно легче – он сам себя разогревает трением.

Но в поддоне слишком вязкое масло все еще остается эдаким студнем, а это угрожает двигателю масляным голоданием (масло не успевает стекать с маслоприемника и насос хватает воздух). Мотор уже работает, нагрузки на узлы трения довольно велики, а смазки еще нет! Из-за этого резко убыстряется износ, причем тем быстрее, чем выше частота вращения коленчатого вала.

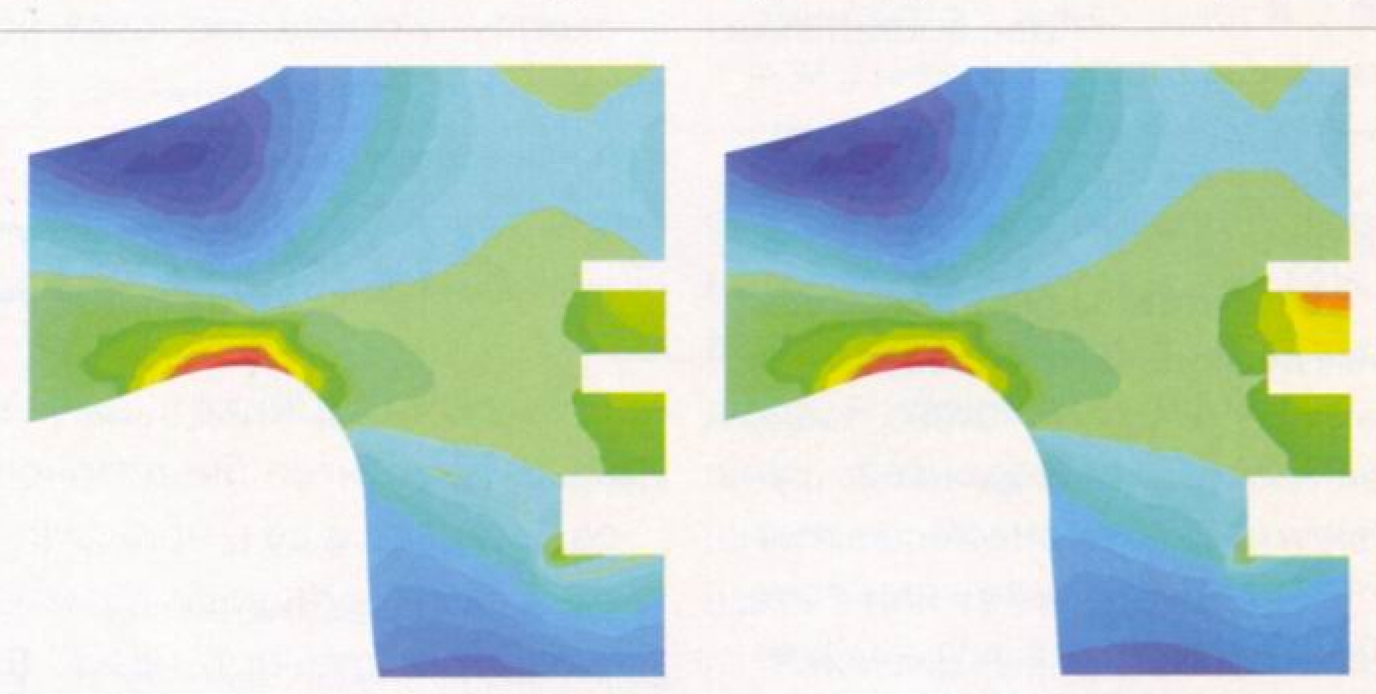
ЦИЛИНДРОПОРШНЕВОЙ КОШМАР

Холодный пуск очень не нравится поршням: тут они испытывают огромный перепад температур – градусов двести! Если поверхности поршня за считанные секунды разогреваются примерно до 150°С, то у колец, контактирующих с холодным цилиндром (считай, антифризом), все еще царит устойчивый «минус». Для сравнения – у прогретого двигателя разница температур не превосходит 50–70°С. Перепады температуры вызывают рост термических напряжений – от них больше всего страдают межкольцевые перемычки поршня. Ведь на них, кроме термических напряжений, действуют резко возросшие силы трения поршневых колец – и перемычки не выдерживают. По схожим причинам холодный пуск недолюбливают и межклапанные перемычки головки цилиндров.

Хотя основной объем масла студнем стоит в поддоне, в канавках поршня его всегда хватает: и в мороз, и в жару. Если оно посредственного качества, да в придачу минеральное, то при разложении дает очень опасные отложения – лаки, «приклеивающие» поршневые кольца к канавкам. Кольца залегают, то есть теряют подвижность, чему немало способствует именно холодный пуск.

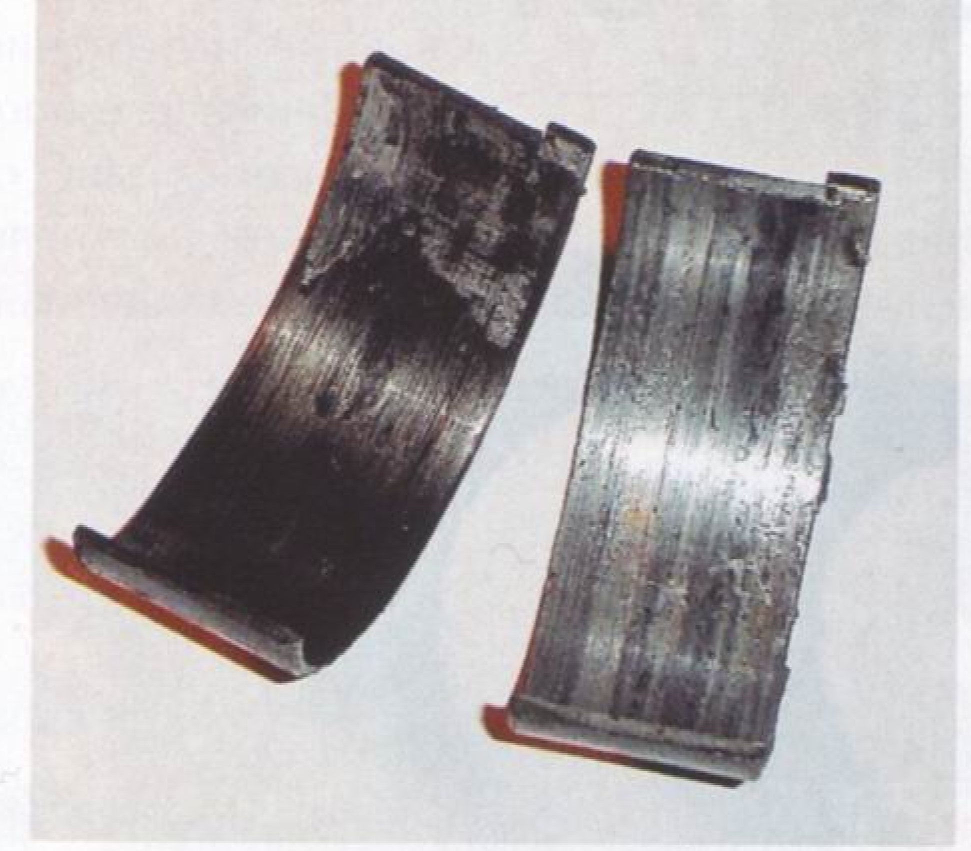
А залегшие кольца – это уже совсем плохо. Во-первых, именно они, а вовсе не износ, служат основной причиной падения компрессии. А во-вторых, при залегании нарушается температурный баланс всей цилиндропоршневой группы, поскольку кольца плохо контактируют с цилиндром и не отводят тепло. Отсюда и до задиров поршня недалеко. Двигатель трясется на холостых, пускается с трудом, дымит характерным сизым выхлопом. Вдобавок резко растет давление картерных газов, с которым вентиляция картера может и не справиться.

Отложения в камере сгорания – тоже не подарок! Сажа – крайне плохой проводник тепла, поэтому прогрев двигателя с «грязной» камерой сгорания идет медленнее. Она провоци-



Разница в термических напряжениях между нормально прогретым поршнем (слева) и тем, который только пытается разогреться. Принцип простой – где краснее, там напряжение выше, где синее – там ниже. Перемычке поршня (справа) особенно плохо.

ХОЛОДНЫЙ ПУСК – ГАЛЕРЕЯ ФОТОСТРАШИЛОК



Так выглядит довольно легкий исход быстрой езды на холодном моторе. Антифрикционный слой выплавился. Еще чуть-чуть, и вкладыши бы провернулись, а двигатель – заклинило!



Если масло – не ахти, а на один зимний день приходится по пять-шесть холодных пусков, то залегшие кольца – вполне вероятный исход. Следующая остановка – задир поршня.



Итоги частого «холодного старта» выявляются при вскрытии. Но сначала – дым, падение компрессии, ухудшение пуска.



А это – следствие зависания клапана. И тоже – из-за холодного резвого старта.

рует и детонацию, и калильное зажигание. И чем дольше и холоднее зима, тем больше двигатель зарастает этой грязью.

При низких температурах на поверхности цилиндра непрогретого двигателя конденсируется водяной пар. И будет конденсироваться до тех пор, пока температура цилиндра не поднимется выше точки росы. Ну и что? Да то, что в двигателе при сгорании выделяются всякие соединения серы, особенно в дизеле. И окислы азота присутствуют. А они могут соединяться с водой и давать слабенькие кислоты – серную и азотную. Поэтому темп термохимической коррозии деталей при холодном пуске растет – и тем сильнее, чем дольше прогревается мотор.

ПЕРЕРАСХОД

Теперь о последствиях для окружающей среды и… кошелька водителя. Чтобы добиться устойчивого воспламенения холодной смеси, ее приходится сильно обогащать. Это плохо, поскольку токсичность выхлопа при работе на богатой пусковой смеси на порядок (!) выше, чем у нормального, горячего мотора. Холодный зимний воздух прижимает это ароматное облако к земле. А если еще и ветра нет? Да в закрытом дворе?

Да и топлива впустую летит немало. Считайте сами. Если машина греется на средних оборотах (около 2000 об/мин) минут десять, то расход топлива эквивалентен примерно десятку километров пробега. Помножим на количество пусков – потери для кошелька прикиньте сами.

Ладно, хватит страшилок – хотя на самом деле их куда больше. Можно вспомнить о задубевших тормозах, о замерзшей подвеске, о хрупком на морозе металле. Добавим и пониженную скорость физиологических реакций замерзшего водителя, и заледеневшие стекла, через которые просто ничего не видно. Но все-таки – греть или не греть?

ВСЕ-ТАКИ ГРЕТЬ

Увы, налицо противоречие между интересами техники и человека. Мотор не против прогреться до рабочей температуры прямо на стоянке, а вот ваш сосед не чает, чтобы вы поскорее выметались со двора. Водителю приходится ублажать обе стороны. Выход у него один – прогреть мотор поскорее!

Реально это выглядит так – пускаем мотор, сметаем с машины снег и чистим стекла, после чего потихоньку трогаемся. До рабочей температуры движок, как правило, прогреваться не успевает, но на ходу это произойдет быстрее! Только ехать нужно потихоньку – не старайтесь сделать явью страшилки в виде провернувшихся вкладышей и зависших клапанов. Мотор должен подготовиться к принятию нагрузок – последствия лихих попыток сорваться с места в карьер показаны на фото. Поэтому первый километр имеет смысл ехать поспокойнее – тем более что и подвеску прогреть надо, и тормоза раскачать, и в салоне температуру малость поднять.

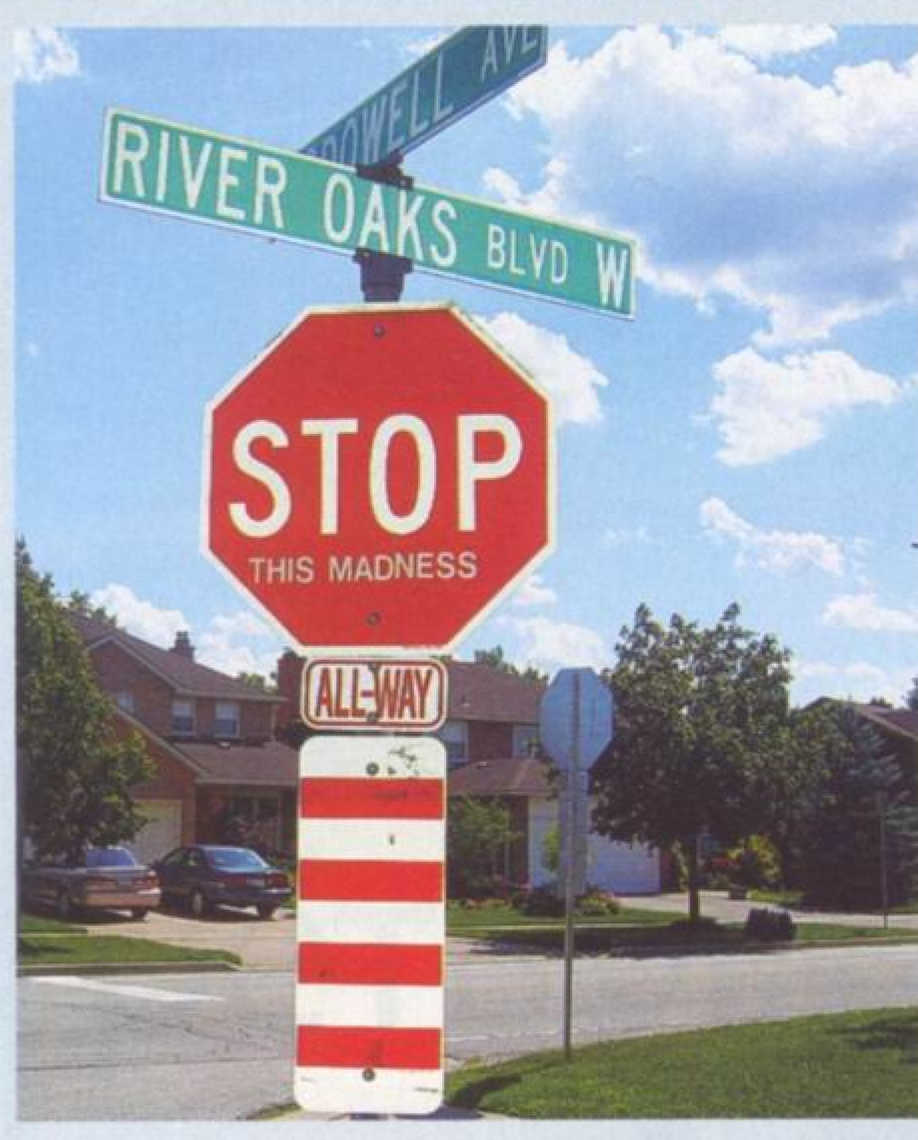
Кстати, насчет соседей по дому с экологами можно и поспорить. На самом деле, двигаясь на богатой смеси, двигатель гадит куда сильнее, чем на стоянке! Выход отработавших газов при движении на порядок больше – педаль-то нажата! Процентное соотношение здесь ни о чем не говорит, а вот абсолютное, в граммах на километр, возрастает очень сильно. Жители домов, расположенных вдоль магистралей, давно об этом догадались.

А тем, кто собрался в путь, когда за бортом, скажем, минус 40, давать какие-либо советы даже неудобно. Остается надеяться, что эти водители обладают должным опытом, а в дорогу их ведет острая необходимость. □

Падать запрещено!

Юрий Воронцов, Канада

Провинция Онтарио, небольшой городок Оквил – я здесь живу. Местные дорожные знаки должны, на мой взгляд, показаться «зарулевцам» интересными и даже забавными: ведь в Канаде нет на них жесткого стандарта! Регламентируются лишь основные начертания: «кирпич», «стоп», «ограничение скорости» и т.п. А дальше в Правилах сказано: «... и подобные знаки». Наверное, так и появились на свет эти оквильские творения.



На этом стандартном знаке «Стоп» какой-то остряк из местной администрации решил добавить еще одну строчку. Получилась фраза: «Остановите это безумие».



Такие знаки «Don't drink and drive» и «Buckle up» («Не садись выпивши за руль» и «Пристегнитесь») расставлены по всему городу и понятны без перевода. Кстати, эти знаки стоило бы отнести к новой группе – «напоминающих». Полагаю, что они оказались бы полезными не только в Канаде.



Этот знак установлен недалеко от набережной озера Онтарио. Здесь любят гнездиться канадские гуси. Весной, когда у них появляется потомство, они спокойно расхаживают по улицам всем своим семейством – автомобили безропотно уступают им дорогу.

Указатель стоит на мосту через небольшую речушку, известную среди местных рыбаков. На нем власти города написали: «Запрещено скакать, прыгать, падать, катапультироваться, нырять, сваливаться, кувыркаться с этого моста».



А это – не для автомобилистов, а для велосипедистов: вы находитесь на Трансканадской велодорожке. Самая длинная в мире, она еще строится. Когда дорожка будет завершена осенью 2010 года, то соединит три океана: Тихий, Северный Ледовитый и Атлантический.





Вооруженным глазом

Раскрываем секреты восстановления карданных валов, рассказываем об устройстве приборов для определения скорости, а также о диагностических программах.



Газовый вопрос

Цены на пропан-бутан снижаются – и вновь актуален вопрос о переводе автомобиля на газ. Мы изучаем рынок газовой аппаратуры и подсчитываем выгоду от переоборудования.



«Королла» плюс «Аурис»

Новое поколение мирового бестселлера «Тойоты» примечательно, в частности, тем, что хэтчбек отныне будет самостоятельной моделью.

ПОПРАВКА. Автомобиль «Форд S-Max» с двигателем 2,5 л (см. УЗР, 2007, №1, с.32) в Украине продается только по индивидуальным заказам по цене от €32 578 ($43 012).



Красота – это страшная сила

Что, кроме броской внешности, смогла противопоставить «Альфа-Ромео-159» популярной «Мазде-6», узнаете из нашего теста.



Сам себе парковщик

После модернизации «Фольксваген-Туран» стал более привлекателен, а главное – обзавелся полезными техническими новинками.



Пробуждение весны

Вместе с чемпионкой Украины по кольцевым гонкам Ириной Протасовой знакомимся с новой «ТТ» – самой женственной моделью «Ауди».



Деликатный наезд

С недавних пор автопроизводителей обязали заботиться о безопасности пешеходов. Испытатели EuroNCAP успели выстроить свой «рейтинг деликатности» для новейших моделей.

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.


СТО